

CHEMIN DE FER ET

V.

LE CINEMA DE L'AVENTURE JOUE L'ATOUT DU RAIL

Le cinéma de l'aventure est incontestablement celui dont la fortune a été la plus rapide et est la mieux établie. Peut-être n'y a-t-il pas lieu de s'en réjouir car ce cinéma-là ne joue pas toujours un rôle bénéfique dans l'éducation des masses. Ne fait-il pas trop souvent l'apologie d'un conformisme facile mais séduisant qui suggère parfois au spectateur des façons d'agir ou de penser perverses ou pessimistes ?

Le cinéma de l'aventure, nous l'avons déjà signalé, fait feu de tout bois. Il s'inspire de l'histoire — d'une histoire souvent en désaccord avec les événements authentiques —, du roman de cape et d'épée, du « fait divers » policier, du récit de guerre ou d'espionnage. Il a recours à la fiction ou s'appuie, en tout ou en partie, sur la réalité. Il utilise maintes recettes ayant prouvé leur efficacité, associe le mystère à la violence ou à l'habileté, souffle le chaud et le froid, manie l'épouvante, le cynisme ou le fantastique, recherche les effets de choc et fait une grande consommation d'acrobates, de tueurs et de justiciers, de gangsters et de détectives, de filous et de fins limiers. Crimes ou délits constituent son ordinaire. Il se sert de tous les matériaux et de tous les ingrédients dont il peut disposer pour tenir le spectateur en haleine, sur le qui-vive, et le soustraire à une réalité sans relief, l'enlever à lui-même et l'identifier, pour un temps, à ses héros pleins de force, de courage, d'astuce et d'audace. Afin d'atteindre son but, il cravache sans cesse l'intérêt et suscite des réactions émotives en dosant, avec plus ou moins d'intelligence et d'adresse, ce qu'il est convenu d'appeler l'atmosphère et le suspense.

Pour réaliser ses intentions, le cinéma de l'aventure doit, en outre, utiliser au mieux de ses besoins les règles du langage cinématographique. Il ne lui suffit pas d'avoir un bon sujet, des acteurs convaincants, un dialogue qui porte. Il faut qu'il « bouge », et c'est parce que nécessité fait loi que, depuis toujours, il fait fréquemment accord avec le train. Ce n'est pas là, bien sûr, la seule raison d'une alliance souvent renouvelée.

Esquissant l'histoire du cinéma de l'aventure, il faut reparler du *western*, qui a fourni à ce cinéma une matière s'adaptant au mieux à ses qualités propres que sont le sens du mouvement et de l'espace. Or, nous l'avons fait remarquer, le premier ou l'un des tout premiers de tous les *westerns* est un film ferroviaire : *The great Train Robbery*.

Le succès rencontré par cette œuvre de Porter devait décider de l'avenir du genre, fixer — tout au moins pour un temps — ses données essentielles et inciter les réalisateurs à jouer, chaque fois que la chose est possible, l'atout du rail.

C'est parce que nombre de ces réalisateurs ont mis cet atout dans leur jeu que Roger Gillard, après avoir rappelé la réussite de Porter, a pu écrire : *Le « western ferroviaire » a conquis l'Amérique. Une jeune actrice, Helen Holmes, se fera même, en ce domaine, une réputation de spécialiste. Successivement, nous la voyons dans « Le Train de la Malle-Poste en Danger », « La Locomotive volée », « Le Train de la Mort », « La Locomotive emballée », etc. Un autre spécialiste du « western », William Hart, acquiert la célébrité avec la série des « Rio Jim ». Ici, encore, les trains sont à l'honneur avec, entre autres, « A l'Affût du Rail », l'une des mieux réussies, d'ailleurs, de ces fiévreuses réalisations (1).*

Aujourd'hui, le *western*, qui ne s'est pas libéré entièrement des conventions simplistes de sa prime jeunesse, n'a pas terminé définitivement sa carrière mais il a incontestablement perdu la souveraineté qui, il y a un quart de siècle à peine, lui était universellement reconnue. Sa royauté, il l'a abdiquée en faveur du film policier qui a entrepris la conquête des cinéphiles il y a trente ou quarante ans, voire davantage, à la faveur de l'engouement du public pour les héros d'un nouveau genre de Gaston Leroux, Maurice Leblanc, Marcel Allain et quelques autres écri-

vains populaires se situant dans la perspective ouverte par un Ponson du Terrail, un Eugène Sue, un Edgar Poë et un Emile Gaboriau. En moins de deux lustres, Arsène Lupin et Rouletabille inondent le marché mondial, nous rappelle Roger Gillard (1) ; Nick Carter, Nat Pinkerton, Zigomar et Fantômas se vendent par centaines de millions de volumes. Les cinéastes, évidemment, ne pouvaient laisser s'échapper pareille aubaine. En 1909, le réalisateur français Victorin Jasset, achète les droits de « Zigomar » ; le film sort en 1911. L'on verra alors un héroïque détective sauter d'un train en marche, au péril de sa vie, à la poursuite de sombres criminels : Paulin Broquet entre, à son tour, dans la légende.

Outre les voies du *western* et du policier, le cinéma de l'aventure s'ouvrira encore quelques autres grandes directions. Il suivra plus spécialement l'une de celles-ci, celle s'éloignant, à travers des paysages exotiques, à la rencontre de héros appartenant à la grande famille des « Robinsons », que ceux-ci soient de Stevenson, de Boussonard, de Mayne-Reid ou de quelque autre redécouvreur de Defoë. On le verra aussi subir l'influence de Paul Féval fils et de certains auteurs de même genre, de Wells et d'autres imaginatifs, avant de céder à la tentation d'un « spatial » remplaçant les trains et tous les autres moyens de locomotion terrestres par des fusées et d'autres engins se libérant des lois de la pesanteur.

Qu'il procède du *western* ou du policier, voire du genre « Robinson », le cinéma de l'aventure continue, aujourd'hui comme hier et avant-hier, à recourir fréquemment à la collaboration ou, mieux, à la complicité du train. Il lui confie, dans l'action, une tâche irremplaçable, celle d'instrument de la fatalité, d'ordonnateur, d'instigateur ou d'auxiliaire du destin. Bien entendu, le rôle dont il est ainsi chargé suppose, dans bien des cas, la participation ou la subordination des acteurs dont des performances assez périlleuses sont parfois exigées.

On a tôt fait de constater, après avoir assisté à la projection de quelques dizaines de films d'aventures dans lesquels le rail intervient, qu'un certain nombre de faits et gestes identiques ou semblables se répètent assez souvent : corps placés en travers des voies, chutes ou sauts d'un convoi en marche, prises en écharpe, poursuites sur les toits ou dans les couloirs des wagons, démarrages intempestifs, courses de vitesse avec les rapides, attaques, accidents, dynamitages, etc. Le rail, dans le film d'aventures, se fait volontiers tueur et justicier.

C'est principalement au beau temps du *western* que l'on a vu le héros ou l'héroïne attachés par leurs adversaires en travers des rails alors qu'une locomotive s'annonce. Dans *Une Course pour la Vie*, de Mack Sennett, la jolie Mabel Norman — ainsi que nous l'avons déjà signalé — devait subir cette angoissante épreuve également vécue par nombre d'autres vedettes dont la mutine et très sportive Pearl White, une célébrité du temps du muet, qui, dans *La Reine s'ennuie*, une bande de 1917, était abandonnée sur le rail, évanouie, à peu de distance au-delà de la sortie d'une aiguille... qui, au dernier moment, devait diriger l'express sur l'autre voie. Epouse du réalisateur et acteur Wallace Mac Cutcheon, Pearl White fut aussi la tête d'affiche de quantité d'autres films haletants parmi lesquels *Les Mystères de New York*, un ciné-roman de Louis Gasnier réalisé en 1914 et ne comportant pas moins de vingt-quatre épisodes, où on la voyait pourchassée par un sadique sur des voies ferrées de la banlieue new yorkaise et dans les souterrains du subway. Pearl White devait encore apparaître dans *Les Exploits d'Elaine*, *Par Amour*, *Le Cercle rouge*, *la Maison de la Haine*, l'horrifiant *Masque aux Dents blanches*, etc. Elle eut pour principale rivale Ruth Rolland, qui, elle, semblait être une abonnée du chemin de fer (2).

Les simulations de Mabel Norman, Pearl White et de leurs émules n'étaient pas sans danger, et la preuve nous en est fournie par Ernest Coustet (3), qui raconte : *Un jour, près de Londres*,

(1) Ouvrage cité en (1).

(2) George Fronval dans son article *Cinéma ferroviaire* publié dans l'Almanach du Rail, 1964.

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

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



Extrait du film
« Le Paradis des Voleurs ».

un entrepreneur de pièces cinématographiques faisait tourner une tentative de déraillement d'express sur la ligne du Brighton Railway. Les auteurs de ce méfait, selon le scénario, étaient surpris par un figurant, habillé en employé de la compagnie, et le ligotèrent au milieu des rails. Un train arrivait peu après, mais il était convenu qu'il s'arrêterait à temps, de façon que l'on pût remplacer l'acteur par un mannequin qui serait ensuite broyé par le convoi remis en marche. Malheureusement, les rails étaient mouillés ; le mécanicien ne réussit pas à faire stopper sa machine, et l'homme ligoté, qui n'était autre que le propriétaire du cinéma, fut écrasé.

Le « vilain » qui désire se défaire de quelque adversaire ou témoin gênant n'a généralement pas recours, dans les bandes policières ou d'espionnage, au moyen utilisé par les ennemis de la belle Pearl White. Il le précipite sur le ballast, durant la marche d'un train, ou sur les rails, au moment de l'approche d'un convoi. Et c'est ainsi que, dans le film psychologico-judiciaire *Thérèse Raquin*, inspiré à Carné par une œuvre de Zola, on a pu voir l'époux de l'héroïne titulaire jeté à bas d'un train roulant à pleine vitesse. Dans un récent « thriller » de Stanley Donen : *Charade*, l'action démarre, de même, au moment où Charles Lampert est précipité du rapide Paris-Le Havre après avoir été dépouillé d'une importante somme d'argent. Par ailleurs, dans *Le Tueur de Dames*, un suspense anglais où s'illustrait Alec Guinness, on voyait deux complices précipiter une de leurs victimes du haut d'une passerelle surplombant les voies du chemin de fer. Des scènes de même genre ont été introduites dans quantité d'autres films commerciaux. Dans *Mamma sconosciuta*, projeté sur nos écrans sous le titre *De Mère inconnue*, le spectateur assistait à une âpre et violente bataille entre des trains à l'arrêt et en mouvement jusqu'au moment où le « mauvais » était pris en écharpe par une locomotive. Rejeté mourant sur le ballast, il avait encore le temps de demander pardon de ses forfaits à ses victimes.

Le rail est responsable, au cinéma, de nombre de crimes. Il faut cependant dire, à sa décharge, qu'il fait généralement grâce aux innocents. L'étrange faculté de sélection que lui attribuent les producteurs de films a été illustrée par plusieurs bandes dont, en particulier, *Danny Boy* — ou *Une Ame de Chien* —, ayant comme principaux protagonistes Robert Henry, Ralph Lewis, Sybil Merrit et le chien Ace. L'action de cette œuvre se déroule, en partie, aux abords d'une ligne de chemin de fer. Par un beau jour, les époux Johnson sont occupés à pique-niquer non loin de la voie lorsque leur enfant s'engage soudain sur les rails au moment précis où surgit un rapide. Mais le chien, que l'on conduit vers le bois où — afin d'obtempérer à une ordonnance du juge — il doit être abattu, obéissant à un ordre bref de celui qui doit l'exé-

cuter, s'élance à pleines foulées et, au tout dernier moment, arrache l'enfant à une mort certaine. Cet exploit vaudra au chien la clémence du juge, dont la sanction, d'ailleurs, avait été influencée par un faux témoignage.

L'univers ferroviaire a beaucoup servi aux réalisateurs de films d'aventures. Abandonnant la série des œuvres où le rail se fait tueur ou justicier, venons-en à celles dites « de poursuite ». Presque tous les westerns ferroviaires appartiennent à cette autre catégorie. Citons, par exemple, *The maverick Queen*, de Joe Kane, ainsi que *Le Dernier Train de Gun Hill*, dont nous avons déjà parlé, et *Le Train sifflera trois fois*, de Zinneman, qui devait valoir à Gary Cooper (héros de tant d'autres westerns de qualité) son deuxième « Oscar ». Se rattachent également au film « de poursuite » quantité de récits policiers ou d'espionnage parmi lesquels plusieurs ont été signés par un vétéran du cinéma français, Louis Feuillade, dont George Fronval (1) a dit : *Des metteurs en scène tels que Louis Feuillade, à la fois scénariste et réalisateur, entreprirent des films à épisodes. Il y eut « Judex » et d'autres encore. Louis Feuillade eut souvent recours au chemin de fer. Il affectionnait tout particulièrement la gare de Brunoy et, chaque fois que l'occasion se présentait, il y transportait son appareil de prise de vues. Dans un sérial « Barrabas », il fit sauter le jeune premier de la passerelle sur le toit d'un wagon d'un train qui passait à ce moment. Certes, le convoi ne roulait pas à sa vitesse habituelle, mais l'opération n'était pas sans risque car on n'avait, à cette époque, guère recours au truquage. A Brunoy également, aux abords de la gare, fut tournée, pour les besoins d'un film intitulé « Audax », une interminable poursuite sur le ballast. A cette époque, le public n'était pas difficile. Il admettait facilement les plus grossières invraisemblances, et le héros du film pouvait, s'il le voulait, sauter d'un express roulant à 80 à l'heure et se retrouver frais et dispos en bordure de la voie, le pli du pantalon impeccable...*

Barrabas avait été précédé d'un certain nombre de films dont les acteurs se livraient à d'acrobatiques exploits, sautant sur les toits des Pullmans ou luttant de vitesse avec les rapides, comme dans plusieurs ciné-romans joués par l'athlétique Charles Hutchinson (motocycliste engageant de folles poursuites avec le train, le dépassant parfois et franchissant les passages à niveau à la toute dernière seconde) ainsi que dans telle comédie échevelée de Mack Sennett animée par un régiment de jolies filles en maillot de bain, les *Beauties Girls*, et par une bande de comiques frôlant de près le chasse-bœuf ou ramasse-corps d'une impressionnante locomotive. Ces comiques, généralement engagés dans d'absurdités courses effec-

(1) Dans l'article cité en (2), p. 30, 2^e col.

tuées tantôt à pied et tantôt en voiture, ont été intimement liées à l'élaboration du style emporté et furieusement parodique, d'un mauvais goût cocasse et souvent insolite, qui a constitué le trait essentiel de la naissante école comique américaine.

D'autres films, tournés après l'époque héroïque dont nous venons d'évoquer un des aspects, devaient susciter, chez le spectateur des salles obscures, des émotions non moins fortes. Nous songeons au *Tigre sacré*, réalisé au lendemain de la première guerre mondiale ; à l'un des premiers films de Darryl Zannuck relatant les exploits de deux sympathiques mais fieffés coquins multipliant les attaques de trains ; à certains épisodes de *Zorro* ; au *Train sans Yeux*, tiré d'un roman de Deluc par Alberto Cavalcanti, en 1927 ; aux *Pirates du Rail*, dont Charles Vanel était le principal protagoniste ; à ce classique anglais qu'est *Le Train fantôme*, et à dix ou vingt œuvres plus récentes dont *Courrier diplomatique* — une sombre histoire d'espionnage se déroulant sur la ligne du Brenner —, *Rome Express* — où s'affrontent trafiquants d'armes et agents secrets —, *La Nuit écarlate* de David Miller, *Le Train de 16 h 50* d'après Agatha Christie, *Minuit Gare Centrale*, *Les Chaines du Destin*, et trois au moins des magistraux *suspenses* de ce Pierre Benoît du septième art qu'est Alfred Hitchcock : *La Corde*, *L'Inconnu du Nord-Express* et *La Mort aux Trousses*. Tournée en Angleterre avant le départ de son auteur pour les Etats-Unis, *La Corde* était interprétée, notamment, par Hitchcock lui-même, que l'on voyait débarquer d'un train provincial, porteur d'un encombrant violoncelle. Réalisé en 1951, *L'Inconnu du Nord-Express*, qui est l'une des œuvres les plus célèbres du maître d'Hollywood, débute par une conversation, dans le train, entre le criminel et son complice. Toute l'action, haletante, se déroule à bord du convoi, d'un bout à l'autre de celui-ci. La troisième œuvre du grand metteur en scène nous montre un assassin présumé — personifié par Cary Grant — qui, ayant à ses trousses la police et les membres d'un gang, s'embarque dans un train à destination de Chicago. Se faufilant dans les couloirs, il pénètre dans un compartiment occupé par une ravissante jeune femme qui s'offre à le cacher dans son compartiment, derrière le matelas d'une couchette. Arrivé à destination, notre homme, afin de fausser compagnie à ses poursuivants, dépouille un porteur de ses vêtements et sort de la gare en titubant sous le poids de plusieurs grosses valises.

Remarquables par la tension dramatique qu'elles dégagent, les œuvres de Hitchcock ne sont pas les seules à mettre le rail « dans le coup ». *L'Enigme du Nord-Express*, tournée par Richard Fleisher en 1952, est également fertile en péripéties. Là aussi, l'action se déroule entièrement dans un train où se trouvent réunis la veuve d'un gangster, des collègues de son défunt mari et un policier. Citons encore, parmi tant d'œuvres prenantes, inquiétantes ou terrifiantes, *On ne réveille pas les Morts* de Quentin Lawrence, *La Mort d'un Sadique* de Cyril Frankel, *Le Trésor de Toplitze* de Franz Antel, *Le Gorille a mordu l'Archevêque* de Maurice Labro (les dirigeants d'une grande entreprise industrielle préparent l'assassinat d'une personnalité afin d'empêcher la construction d'une ligne de chemin de fer menaçant leurs intérêts), *Le Paradis des Voleurs* (ou *Two-Way Stretch*) de Robert Day (un policier très drôle), *La Planque* avec Francis Blanche, *L'Honorable Stanislas*, *Agent secret*, animé par Jean Marais (où le héros et les deux gangsters qui le poursuivent montent sur un train qui démarre, puis jouent à cache-cache d'un wagon à l'autre), *Symphonie pour un Massacre*, adapté par José Giovanni d'un roman de Reynaud-Fourton (c'est l'histoire d'une trahison dans le milieu des trafiquants de drogue ; l'un de ceux-ci tente de jouer les autres, s'empare — dans le train Paris-Marseille — d'une sacoche bourrée de dollars mais est obligé de tuer son possesseur — l'homme de main du groupe — et balance son cadavre par la fenêtre du wagon, sur le ballast) et, aussi, *Le Train de Berlin est arrêté*, une production germano-américaine de Rolf Haedrich offrant la particularité de situer des événements fictifs dans un contexte politique réel : la division de Berlin. Nous sommes à bord d'un train militaire ayant quitté la gare berlinoise de Lichterfelde à destination de Francfort. Au cours d'une halte fortuite en rase campagne, dans le fameux couloir traversant la zone orientale, un jeune fuyard de l'Est parvient à s'introduire dans le convoi avec la complicité d'une jeune infirmière, mais un factionnaire est-allemand, soupçonnant quelque irrégularité, alerte les autorités soviétiques de Marienborn. Le train est arrêté par celles-ci et le commandant du train doit faire face aux pertinentes accusations des Russes. Pendant les discussions, le jeune réfractaire s'échappe, se cache sous le train, est poursuivi et, à l'invitation des passagers du convoi militaire,

revient se placer sous la protection des Américains. Les Russes refusent de discuter plus longtemps et exigent que le fuyard leur soit livré. Le train ne reprendra sa route qu'à cette condition. Après de longs pourparlers, le commandant américain, la mort dans l'âme, remet l'Allemand de l'Est aux Soviétiques, qui autorisent, dès lors, le départ du convoi. Le film fait se succéder de très belles images ferroviaires dont certaines utilisent judicieusement les effets de fumée, toujours très spectaculaires, auxquels les frères Lumière avaient déjà recours.

Le Train de Berlin est arrêté est un film à « suspense » centré sur un épisode dramatique opposant l'Est à l'Ouest. Le cinéma de l'aventure a exploité là un sujet assez particulier auquel il préfère généralement ceux qu'il peut tirer d'une histoire moins circonstancielle, adaptant, modifiant, recréant les faits selon son bon plaisir ou ne s'en servant que comme d'un prétexte pour bâtir un scénario plein de mouvement, d'imprévu, de péripéties, de « suspense ». En fait, ce cinéma-là n'entretient le plus souvent, avec l'histoire authentique, que des relations très distantes.

On peut ranger, parmi les films d'aventures prenant un appui plus ou moins relatif sur l'histoire, certaines productions ayant été commentées ou citées dans nos précédents chapitres, comme, par exemple, *Shanghai-Express* et *Pékin-Express*, dont presque tous les protagonistes ont un browning dans la poche ou une mitrailleuse en main. Typiques de ce genre sont aussi, entre autres œuvres, *Ordre de Marche* : *Stalingrad*, de Falk Hanack, et, surtout, *Aux Frontières des Indes* et *Lawrence d'Arabie*.

Réalisé par J. Lee Thompson sur un scénario de Robin Estridge, *Aux Frontières des Indes* (en anglais : *North West Frontier*) raconte la fuite du fils du maharadjah de Haserabad, le petit Kishan, de la ville menacée par les rebelles. Cette fuite est organisée par le capitaine William Scott (rôle interprété par Kenneth More). Hélas ! le dernier train reliant Haserabad au reste du monde est parti, littéralement pris d'assaut par une population affolée, et les rebelles commencent à investir la ville, obligeant les troupes indiennes et anglaises à se retrancher à l'intérieur de celle-ci.

Cherchant à accomplir sa mission en dépit de tous les obstacles, Scott se rend à la gare, où il découvre « Victoria », une très vieille locomotive réformée qu'un mécanicien indigène a entourée de soins attentionnés. Gupta, ce mécanicien, assure à Scott que « Victoria », si on la ménage, est capable de faire les cinq cents kilomètres séparant Haserabad de Kalapur. Et Scott va tenter l'aventure à bord de la vieille locomotive remorquant l'unique wagon encore disponible. Des mitrailleuses sont installées sur le tender et la plate-forme arrière du wagon. Un « bélier », fait de vieilles traverses, est fixé à l'avant de la machine. Chaque roue, chaque essieu, chaque piston sont soigneusement graissés, afin que la marche du train soit aussi silencieuse que possible. Et, au petit matin, le train démarre, prend peu à peu de la vitesse et descend vers le grand portail du rempart extérieur de la ville, qu'il forcera. Scott compte sur l'effet de surprise pour franchir ce dangereux obstacle. Hélas ! sous l'effet de la pression de la vapeur, le sifflet de la locomotive donne l'alarme. Les rebelles ouvrent le feu. Mais il est trop tard pour arrêter le holoïde, qui, dans un fracas de tonnerre, renverse la lourde porte du rempart en soufflant comme un démon. Les rebelles se lancent à la poursuite du convoi, mais « Victoria » est en route vers son destin, un destin parsemé de nombreuses épreuves : attaques, voie obstruée, pont partiellement détruit, etc.

Mis en scène par David Lean, *Lawrence d'Arabie* ressuscite, quant à lui, l'une des figures les plus déconcertantes de la première guerre mondiale. Chargé par le commandement britannique au Caire de se rendre en Arabie afin d'étudier les progrès de la révolte du prince Fayçal contre les Turcs, alors alliés des Allemands, Lawrence se met à la tête d'une troupe de bédouins, s'empare du port d'Abaka, puis organise une armée de guérilla à laquelle il fixe, comme principal objectif, la voie ferrée constituant le seul moyen d'approvisionnement des Turcs. Très bien défendu par Peter O'Toole, Alec Guinness, Anthony Quinn, Jack Hawkins, José Ferrer et d'autres, le film — utilisant de manière remarquable les ressources de la couleur — évoque de façon saisissante le désert et contient des séquences ferroviaires d'une haute qualité photographique et d'un réalisme assez extraordinaire permettant de voir, notamment, un convoi transportant des chevaux, la spectaculaire attaque d'un train militaire turc par les guérilleros arabes, et la reconstitution d'un dynamitage ayant exigé la construction d'une voie de 2 kilomètres 500 et l'amenée, par bateau et wagon spécial, d'une locomotive de 1917.

Des deux œuvres dont nous venons de parler, on pourrait rapprocher certains films qui, bien que très différents par l'esprit, dépassent semblablement le spectateur, le plongent également dans un bain d'exotisme. Nous pensons moins à *Ceux de Cordura*, joué par Cary Grant et Rita Hayworth, ou à *Os Bandeirantes*, tourné au Brésil par Marcel Camus, deux réalisations où le rail intervient, qu'à ces « romans », dont les héros voyagent beaucoup et vivent quantité de péripéties, que sont — par exemple — *La Traversée fantastique*, mise en scène par Folco Quilici d'après un roman d'Edmondo de Amicis — qui est, un peu, le Jules Verne italien —, et *L'Odyssée du Petit Sammy*, réalisée par Alexandre Mackendrick.

Ces deux derniers films tiennent, à la fois, du documentaire géographique et du film d'aventures. Le premier a fait parcourir, à son auteur et à son équipe de techniciens, plus de 30.000 kilomètres. La donnée en est simple : un jeune garçon, Marco Valesini, part à la recherche de sa mère, disparue depuis de longs mois. Il sait qu'elle doit se trouver en Argentine. Demeurant à Gênes, il s'embarque sur un navire en partance pour l'Amérique du Sud. Arrivé à Buenos Aires, il apprend que sa mère, venue dans le pays pour prendre possession d'un héritage, a été victime d'une agression qui a eu comme conséquence de la rendre amnésique. Elle a été confiée aux bons soins de la famille d'un ingénieur des chemins de fer chargé de surveiller la construction d'une ligne à Rosario. Hélas ! ayant gagné cette ville, Marco est déçu : l'ingénieur et les siens ont quitté la région pour Tilcarà, petite ville perdue dans la Cordillère des Andes, à 2.000 kilomètres de là. L'enfant, après avoir vécu nombre de péripéties, parviendra à rejoindre sa mère qui, grâce à lui, retrouvera la mémoire. Tous deux quitteront, peu après, la vallée de Ticarà, inaugurant du même coup la ligne de chemin de fer qui vient d'être terminée tandis que, sur l'une des collines, le petit Indien regardera tristement s'éloigner le serpent de fer emmenant le garçon blanc qui était devenu son ami !

Le thème de *L'Odyssée du Petit Sammy*, dont le héros est également un enfant, est très semblable à celui du film de Folco Quilici. Il est tiré d'une nouvelle de W.H. Canaway : *Sammy going South*. Un garçon de dix ans, dont les parents ont été tués lors d'un bombardement, sait qu'une de ses tantes vit à Durban, en Afrique du Sud, et il décide d'aller lui demander l'hospitalité. Parti de Port-Saïd, il traversera tout le continent noir, utilisant les moyens de locomotion les plus divers, dont le train, et connaîtra bien des aventures avant de réaliser son dessein. Tournée en Eastmancolor et en cinémascope, l'œuvre propose, à l'attention du spectateur, de fort belles images maritimes et ferroviaires dont certaines sont d'un pittoresque très africain. Certaines d'entre elles, prises à Lourenço Marquês, illustrent fort bien les relations existant entre les transports par mer et par rail, qui sont mutuellement complémentaires.

Le chemin de fer a utilement servi le cinéma de l'aventure — dont le « grossiste » reste le roman policier (1) — et des dizaines, voire des centaines d'autres films que ceux auxquels il a été fait allusion ici, auraient pu en attester également. Nous trouvons notamment, parmi ces autres films, trois ouvrages n'offrant

(1) Voir G. Van Bellalengh : Du Texte au Film, dans Le Cinéma, numéro spécial des Cahiers J.E.B., 6^e année, n° 4, Service national de la Jeunesse, Service de l'Éducation populaire et des Bibliothèques publiques de Belgique.

guère de similitude entre eux, mais qui méritent quelque attention en raison de l'utilisation qu'ils font de l'élément ferroviaire : *Le Crime de Monsieur Lange*, *L'Enfer est à lui* et *Julietta*.

La première de ces trois bandes, réalisée par Jean Renoir en 1935 sur un scénario de Jacques Prévert, raconte la fuite obligée d'un éditeur qui, ayant multiplié les indécidables, profite d'un accident de chemin de fer pour faire croire à sa mort.

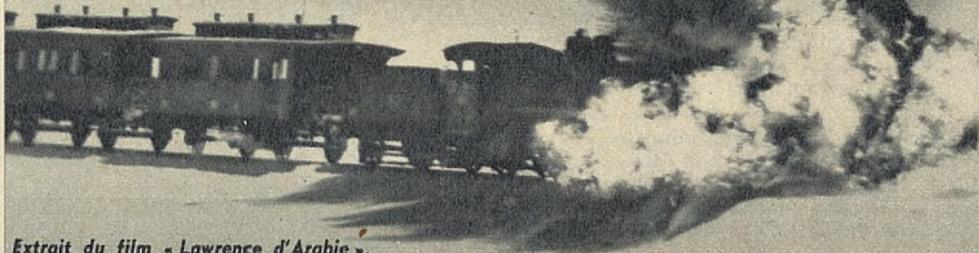
L'Enfer est à lui, une œuvre de Raoul Walsh, met en scène un gangster névropathe — incarné par James Cagney — qui commet une série de sanglants méfaits dont le dynamitage d'un train.

Ayant comme auteur Marc Allégret, *Julietta* est un marivaudage dont l'action progresse à travers un imbroglio de péripéties et de rebondissements provoquant des effets de « suspense ». Un incident fortuit y vient influencer quatre destins. Cet incident, c'est le démarrage inopiné d'un train.

Ces trois films, après tous ceux dont il a été question auparavant, disent, chacun à leur façon, combien le chemin de fer propose, au cinéma commercial, de sujets divers et d'images variées, de ressources et de possibilités, d'idées et de moyens, de points d'appui, de références, d'échappatoires aussi. Comme tant d'autres, ils prouvent que c'est de quantité de manières, parfois inattendues, que le rail peut faire irruption dans le mécanisme de la production cinématographique ou déclencher celui-ci.

(A suivre.)

J. DELMELLE.



Extrait du film « Lawrence d'Arabie ».