

CHEMIN DE FER ET

VI.

LE CADRE FERROVIAIRE EST AUSSI CELUI DE LA VIE

Constituant l'argument principal d'un grand nombre d'œuvres cinématographiques, le thème de l'amour — mis à toutes les sauces — ne fournit, à beaucoup d'autres, qu'un support décoratif, une toile de fond ou un éclairage n'ayant d'autre utilité que celle de leur conférer plus d'attrait. Si la plupart des films d'aventures développent — souvent accessoirement — quelque intrigue amoureuse, c'est parce que le public est un grand sentimental bien plus sensible au langage du cœur — même lorsque ce langage n'est pas cautionné par une brûlante ardeur et n'est, en fait, que paroles prononcées du bout des lèvres ! — qu'à tout autre. L'amour n'est-il pas, au demeurant, le principe même de la vie ? Ne lui donne-t-il pas du relief et du sel, une raison et un but, une justification et une excuse ?

Au-delà de l'amour et de l'une ou l'autre de ses manifestations multiformes, le cinéma s'efforce généralement de rejoindre la vie et de la recomposer, de se mettre à son diapason et d'être à son image. S'il lui arrive de céder à certaines tendances idéalisantes, n'illustre-t-il pas à son insu, ce faisant, le besoin instinctif que l'homme éprouve d'embellir son existence et de lui conférer plus de charme ?

La vie est, tour à tour ou tout ensemble, rêve et réalité, violence et douceur, gloire et misère, drame et comédie. Si le cinéma — ainsi que nous l'avons vu ! — recherche fréquemment les effets percutants et même sanglants, il cultive également la petite fleur bleue et, à l'occasion, se métamorphose en psychologue ou en psychanalyste, emprunte des voies inhabituelles dont — parmi tant d'autres — celle d'un certain surréalisme suggestif, et exploite d'innombrables filons dont, en particulier, celui de l'humour.

Nous avons consacré notre précédent chapitre au cinéma de l'aventure. Il nous faut en venir, à présent, à un cinéma puisant à d'autres sources. Ce cinéma-là fait souvent appel, lui aussi, à la collaboration du chemin de fer, c'est-à-dire du train — qui est un lieu de rencontre, un endroit où se nouent et se dénouent les intrigues, une mouvante scène où se jouent quelques-uns des cent actes divers de la comédie humaine, un instrument de dépaysement... — et du décor ferroviaire constitué par la voie et ses abords, les gares et leurs quais, voire les hôtels et les maisons qui, construits à proximité, vérifient la réalité du pouvoir polarisant du rail.

Quantité de films procédant de ce cinéma-là témoignent, eux aussi, du parti que le septième art a tiré et ne cesse de tirer du fait ferroviaire. Défigurant un roman de notre compatriote Georges Simenon, un film d'Harold Frank s'intitule *L'Homme qui regardait passer les Trains*. A notre tour, observons les convois qui passent sur l'écran, pénétrons dans leurs compartiments et mêlons-nous pendant quelques courts instants aux hommes et aux femmes qui, souvent rassemblés par le plus capricieux des hasards, composent d'attachants microcosmes d'humanité !

Ces trains filent dans toutes les directions. Celui que l'on voit dans *Le Diable au Corps*, un film tourné en 1947 par Claude Autant-Lara, se dirige vers Quimper. Réunissant une jeune femme et un officier de marine dans un de ses compartiments, un autre, porteur de l'emblème soviétique, est *Le Rapide d'Extrême-Orient*. Il y a aussi, parmi beaucoup d'autres, *Le Train pour Venise* et celui ayant pour *Destination San Remo*. Un jeune montagnard et une jeune botaniste y ont pris place, mêlés à tout un groupe de « fans » endiablés se rendant au célèbre festival de la chanson qui se déroule traditionnellement sur la Riviera italienne. Avant d'atteindre son but, le train va être contraint de s'arrêter, à la suite d'une avalanche ayant obstrué la voie, dans une petite gare alpestre où ne font habituellement relâche que les transports de marchandises. Cet incident va faire le bonheur de nos deux jeunes gens

et, aussi, du chef de gare, célibataire endurci, qui aura de la sorte l'occasion de lier connaissance avec une maîtresse veuve ayant déjà réussi à enterrer quatre maris !

Les trains, pas plus que les voyageurs qu'ils véhiculent, ne se ressemblent. Celui de *Destination San Remo* est fait de wagons de bois. Ceux que l'on aperçoit dans de nombreux films américains, dont *That Kind of Woman* et *Don't give up the Ship*, sont à rames métalliques. Et puis, il y a le *Train populaire*, conduit par Raffaello Matarazzo, à côté de beaucoup d'autres, dont celui des permissionnaires roulant dans *La Bataille devant Tobrouk* et celui des pèlerins de Lourdes qui roule dans *Horizon en Flammes*, de Roberto Montero. Manuela, l'héroïne de cette palpitante histoire d'amour, y soigne les malades en qualité d'infirmière.

Des trains, il y en a encore dans cent autres films, dans *La Belle et le Tzigane* de Jean Dreville, dans *C'est arrivé à Naples* de Shavelson-Rose, avec — comme interprètes principaux — Clark Gable, Sophia Loren et le petit Marietto, dans *L'Enfant perdu (Little Boy lost)* où jouent Bing Crosby et Claude Dauphin, dans le *Landru* auquel Charles Demer prête ses traits, dans *Je pleure mon Amour* de Lewis Allen, dans *Le Chanteur de Mexico* de Richard Pottier, dans *Le Rat d'Amérique* animé par Charles Aznavour, dans *Babette s'en va-t-en Guerre* avec Brigitte Bardot et, aussi, dans *Le Petit Soldat* de Jean-Luc Godard, dans *Le Professeur (The Music Man)* de Da Costa, qui nous conduit dans une minuscule cité de l'Iowa, dans *Tschau, Tschau Bambina* de Sergio Grieco, dans *L'Homme de Rio* de Philippe de Broca, dans *L'Amour difficile* réalisé par quatre jeunes cinéastes italiens, dont Nino Manfredi... Ce dernier est l'auteur du dernier des quatre sketches vaudevillesques de cette œuvre collective. L'action a pour cadre un compartiment où se retrouve toute la faune voyageuse des chemins de fer : un militaire hardi, un peu lubrique, spécialiste dans l'art de la séduction ; une mère et sa fillette de dix ans ; un vieillard édenté ; un dormeur qui ronronne doucement ; un fumeur invétéré et, enfin, une dame en noir à laquelle le soldat va livrer une bataille galante... qui se terminera piteusement sur le quai d'une gare où le trop ambitieux conquérant n'a que faire.

Des trains, il y en a encore beaucoup d'autres, parmi lesquels ceux de *L'Album de Famille*, de *Panique dans le Train* et du *Miroir à deux Faces*, un film d'André Cayatte réunissant Michèle Morgan et le célèbre Bourvil, vedette de tant d'autres œuvres cinématographiques à incidences ferroviaires dont *Tout l'Or du Monde* de René Clair, *Le Magot de Josepha* de Claude Autant-Lara et *Les Culottes rouges* d'Alex Joffé. Il y a, dans cette dernière bande, une scène d'évasion qui, censée se passer en Allemagne, a été tournée sur la ligne de Courcelles, en France. Une autre scène d'évasion figure dans *La Vache et le Prisonnier*, une œuvre de Jacques Antoine réalisée, en grande partie, en bordure d'une pittoresque petite ligne bavaroise et dont la tête d'affiche est Fernandel. On sait que ce dernier a joué dans plusieurs films où les trains tiennent un certain rôle, à commencer par *Le Train de 8 h 47*, un vaudeville militaire tiré de Courteline et dont un autre grand interprète était Bach, pour continuer, notamment, par *Le Caïd*.

Le cinéma, nous l'avons fait remarquer, n'a pas manqué d'exploiter le filon de l'humour, et plus d'un vaudeville destiné à l'écran s'est servi du rail. Incidemment, nous avons déjà cité quelques-unes de ces œuvres divertissantes. Ajoutons-leur, entre autres films, *L'Hôtel de la Gare*, réalisé par Léonce Perret à l'époque du muet, et ce classique du genre qu'est *Le Contrôleur des Wagons-Lits*, qui nous rappelle que l'initiative de notre compatriote Georges Nagelmackers a donné naissance à toute une littérature, dont la comédie d'Alexandre Bisson, ayant servi de point de départ au film que nous venons de remettre en mémoire. Ne pouvant plus supporter sa belle-mère, qui lui reproche sans cesse de ne pas travailler et de délaisser sa femme, Georges Godefroid annonce à celle-ci qu'il est devenu contrôleur des wagons-lits, ce qui lui permettra de s'absenter trois ou quatre jours par semaine... et de tomber amoureux d'une charmante jeune fille.

Le filon de l'humour ! Il y aurait beaucoup de choses à dire au sujet de sa mise à profit par le cinéma, qui, déjà au temps du

CINÉMA

muet, le creusait avec une consciencieuse ardeur. Nous pensons aux films de Mack Sennett, de Max Linder, de Charlie Chaplin, de Buster Keaton — dont *Le Mécano de la Générale* et *Les Lois de l'Hospitalité* étaient pleins de gags et de trouvailles — et d'Harold Lloyd, victime maladroite, pitoyable mais d'esprit raffiné, de tant de bandes, grandes et petites, qui ont fait rire bien des habitués des salles obscures durant les années vingt et trente. On l'a vu comme conducteur involontaire d'un tram en folie et, poursuivi par la police, se cacher dans un sac postal. On l'a vu se livrer aux bouffonneries les plus extravagantes, aux cabrioles les plus audacieuses et, chauffeur d'une vieille guimbarde, avoir des démêlés avec une gigantesque locomotive. Un « digest » de l'imposante collection de ses films a été réalisé sous le titre de *Fous Rires* et constitue un vrai festival d'humour. On y voit plusieurs séquences ferroviaires d'un effet comique irrésistible.

Il y eut d'autres réalisateurs et d'autres acteurs de films burlesques utilisant également, de temps à autre, le chemin de fer : Doublepatte et Patachon, Stan Laurel et Oliver Hardy, puis, avant Abott et Costello, les frères Marx, déguisés en chercheurs d'or dans *Go West*, qui, croyons-nous, date de 1938. Dans cette bande, les quatre inséparables comiques échouent dans une ville du Far-West abandonnée depuis une cinquantaine d'années et où tout semble encore solide, mais se désagrège dès que l'on y touche. Le film contient une trouvaille : un train irréel tourne en rond dans la savane, se replie, s'étire, s'ébroue, caracole, n'ayant pour tout combustible que les wagons que l'on brûle, les uns après les autres, dans la chaudière, et qui, finalement, s'évanouit.

En France, la tradition comique, moins ancienne, est défendue par Fernandel, Bourvil, Darry Cowl et d'autres. Louis Male, essayant de la renouveler, a produit l'insolite *Zazie dans le Métro*, une œuvre qui lui a été suggérée par Raymond Queneau. Le fantaisiste Francis Blanche, mettant l'œil à l'objectif, a mis en scène un tonitruant *Tartarin de Tarascon* où l'on assiste au débarquement du héros d'Alphonse Daudet, passager d'un compartiment de troisième classe, dans sa ville natale. D'autres films sont à rattacher à ce courant sympathique essayant d'opérer une sorte de fusion entre le burlesque éruptif et dynamique des premiers âges du cinéma et un comique plus lucide et réfléchi. Tel est-il le cas de l'œuvre tirée d'un livre de Christophe par Yves Robert : *La Famille Fenouillard*, au service de laquelle se dévouent Jean Richard et Sophie Desmarets ? Agénor Fenouillard, un bonnetier de Saint-Rémy-sur-Deule, décide de rompre la monotonie de sa vie de boutiquier et propose aux siens un voyage à Paris. Malheureusement, arrivé à la gare, il tombe dans un panier de fromages blancs. Il s'ensuit une bataille rangée à l'issue de laquelle les Fenouillard se trompent de train. Au lieu de rouler vers Paris, ils roulent en direction du Havre. Leurs aventures ne font que commencer. Elles les conduiront en Amérique du Sud, dans les solitudes glaciales de la banquise puis au Japon. Par les antipodes et les détours les plus inattendus, Agénor et les siens, escortés de deux hardis jeunes gens brûlant d'amour pour les deux demoiselles Fenouillard, regagneront enfin Saint-Rémy-sur-Deule, où la population leur réservera un accueil triomphal.

Il y a des trains dans tous les films dont il vient d'être question et aussi dans beaucoup d'autres parmi lesquels nous retenons, en raison de la qualité de ses images ferroviaires, un film d'amour, sensible et lyrique, du réalisateur soviétique Grigori Tchoukraï : *Ciel pur*. Ayant obtenu l'un des grands prix du Festival de Moscou en 1961, cette œuvre romanesque, qui décrit l'évolution sentimentale et psychologique d'une jeune fille à travers les épreuves de la guerre (et, par ailleurs, requiert l'attention pour des motifs politiques car elle fait le procès du stalinisme), a pour principal interprète masculin l'acteur Evgeni Ourbanski, qui, à un certain moment, occupe l'écran en même temps qu'une locomotive dont les bielles semblent rythmer le déroulement de ses pensées.

Il y a donc des trains dans de très nombreux films. Les uns roulent à toute vitesse tandis que les autres, comme celui de *Babette s'en va-t-en Guerre*, demeurent immobiles. Dans certains d'entre eux, c'est à peine si l'on aperçoit, de manière très fugitive, un



Bing Crosby dans « Little Boy Lost » (« L'Enfant perdu »).

garde-contrôle ou quelque autre représentant de l'administration du rail. Tout se passe comme si les trains roulaient par l'intervention de quelque puissance divine, sans participation humaine. Et quand on voit apparaître un membre du personnel des chemins de fer, c'est quelquefois pour constater certaines anomalies vestimentaires très regrettables. Parlant de la version française du *Train fantôme*, dans laquelle Georgius occupait la tête de la distribution, George Fronval (1) a fait remarquer que le contrôleur du fameux train portait notamment une casquette de l'ancien réseau du Nord sur laquelle on avait brodé les lettres *Great Western*. Faisant allusion à un autre film illustrant une des enquêtes du fameux Maigret, le même auteur signalait qu'on y voyait le préposé à la consigne de la gare du Nord, à Paris, coiffé d'une casquette des chemins de fer britanniques sur laquelle on avait simplement cousu un écusson de la S.N.C.F. Peut-être pour racheter cette erreur et pour faire plus vrai, l'accessoriste de la production avait placardé, sur l'un des murs, une affiche « Lisez La Vie du Rail »...

Il y a des trains dans de très nombreux films et, par voie de conséquence, des salles d'attente, des quais. Il a déjà été question, dans nos précédents chapitres, de quantité de gares, grandes et petites, notamment de celles de La Ciotat, Aix-les-Bains, Vierzon, Le Havre, Brunoy, Ambérieu, Champigny, Joinville, Charensol, Vincennes, etc. Nous en avons découvert beaucoup d'autres, mais n'avons pas toujours pris la peine de les nommer, dans les films cités dans ce chapitre-ci : San Remo, Naples, Rome, Paris-Austerlitz, etc. Combien d'autres fois ces gares-là et d'autres n'ont-elles pas servi aux cinéastes ? Les gares de Paris, lisons-nous sous la plume de George Fronval (2), servent souvent de cadre à des prises de vues, et la plus prisée des réalisateurs de films est, sans contredit, la gare de Lyon. On y vit notamment Billy Wilder diriger Gary Cooper et Audrey Hepburn dans « Ariane », et Gilles Grangier, Serge Reggiani, dans « Eché au Porteur ». Bourvil et

(1) Dans son article sur le Cinéma ferroviaire publié dans l'Almanach du Rail, 1964.

(2) Dans l'article cité en (1).

Michèle Morgan y tournèrent une importante séquence du « Miroir à deux Faces », et Fernandel y prit le train pour Marseille, sous la direction de Bernard Borderie, tandis qu'un autre jour, pour les besoins de la Télévision, Jean Thielment reprenait le visage de M. Suzuki, agent secret... Les metteurs en scène ne dédaignent nullement les autres gares. On en vit souvent à la gare Saint-Lazare pour une arrivée de train transatlantique reconstituée spécialement à leur intention sur le quai. Michel Boisrond dirigea Brigitte Bardot sur le quai de la tranquille petite gare du bois de Boulogne, laquelle pour la circonstance accueillait un train royal. Quant à la gare d'Orsay, elle a eu le privilège d'être transformée en studio de cinéma pendant plusieurs jours par Orson Welles, qui y dirigea d'importantes scènes du « Procès » avec Anthony Perkins et... Orson Welles. Et, selon les besoins de leurs scénarios et aussi les possibilités du trafic, les réalisateurs de films se dispersent aux alentours de Paris, dans de charmantes petites gares tranquilles où ils peuvent installer leurs caméras et leurs projecteurs sans troubler la marche des trains.

Ajoutons quelques renseignements à ceux que George Fronval nous fournit. La gare de Lyon, à Paris, a également vu travailler René Clair, servir aux exploits cinématographiques d'Eddie Constantine et au tournage de *Love in the Afternoon*. Certaines séquences du *Sicilien* et de *Bonjour Paris*, *Bonjour l'Amour* ont été réalisées à la gare de l'Est, également à Paris. Celle de Saint-Lazare a été utilisée par les cinéastes des *Yeux de l'Amour*. Par ailleurs, une scène importante de *La Chatte sort ses Griffes* a été tournée dans le cadre de la gare de Noisy-le-Roi. Les caméras d'*A Plaines Mains* ont été installées, entre autres lieux, sur les quais de la gare de Toulouse, tandis que la gare de Marseille a été requise, pendant quelque temps, par les opérateurs d'une des versions de *Fanny* de Marcel Pagnol.

Il y a des dizaines, voire des centaines de gares dans l'histoire du cinéma. La plupart d'entre elles n'ont servi que de décor provisoire, le temps d'une scène ou d'une séquence. Certaines ont participé de façon plus effective et plus étroite aux desseins des réalisateurs de films. Nous pourrions rappeler, ici, quelques-unes des œuvres dont nous avons parlé déjà : *Bébert et l'Omnibus*, par exemple. A côté de ces œuvres-là, il y en a d'autres parmi lesquelles *Ma Petite Hongroise Piroshka*, une histoire d'amour où Liselotte Pulver tient le rôle de la fille du chef de gare, et *Il était une Gare...* du metteur en scène polonais Kasimierz Kutz. Ce film psychologique rassemble, dans la petite gare de Korjany, comme à un carrefour du destin, différents personnages dont le chef de station Kliniski. La vie quotidienne de ce petit monde-là va être troublée par un événement apparemment sans importance : un train passe, que le chef salue, la main au képi, et, du convoi qui ne s'arrête pas, tombe un bouquet de fleurs. Pourquoi ?

Le cinéma, ainsi que nous venons de le vérifier une nouvelle fois, ne se fait pas faute d'exploiter, à son profit, tout ce que le rail lui offre de ressources diverses : extérieurs et intérieurs, atmosphères particulières de jour et de nuit, généralités et détails, foules et personnages... Nous voudrions, pour clore cette partie de notre étude, nous arrêter à trois films qui ne présentent guère de similitude entre eux mais illustrent, avec une éloquence des plus caractéristique, quelques-unes des possibilités que le fait ferroviaire — et non seulement le rail, considéré comme élément propre — propose aux cinéastes.

Le premier de ces films, d'une remarquable densité humaine, a été mis en scène par un nommé Cûrik, d'après les récits groupés par Arnost Lustig sous le titre *Nuit et Espoir*. C'est *Transport z raje*, devenu en français *L'Expulsion du Paradis*, qui a obtenu l'une des principales distinctions du Festival de Locarno en 1963. Si l'amour y est présent, il ne constitue cependant pas le thème fondamental d'une œuvre dont le but est d'évoquer le martyre d'une importante communauté israélite livrée à l'arbitraire nazi.

Le Führer a donné aux juifs une petite ville afin de prouver au monde qu'il les traite avec humanité. Cette ville, où les cinéastes viennent tourner des films de propagande, c'est le « paradis » de Térézine. Ce n'est, on l'a deviné, qu'un décor car, si tout s'y passe apparemment comme partout ailleurs, il n'en est pas ainsi en réalité. Des « prélèvements » sont opérés de temps à autre parmi la population, avec l'accord d'un Comité des Anciens composé de juifs qui, en obéissant aux injonctions des Allemands, s'imaginent être à l'abri d'un sort tragique. A intervalles réguliers, venant d'une voie de garage toute proche, on entend le sifflet d'une locomotive arrêtée devant une longue file de wagons à bes-

tiaux. Lorsque ce train s'éloigne, il emporte — vers quel endroit ? — une pleine cargaison d'hommes et de femmes qu'on ne reverra plus jamais.

L'action du film est centrée sur le « drame du transport », et la caméra, extrêmement mobile, illustre bien la perpétuelle hantise des condamnés de Térézine, qui se doutent — ou qui savent ! — où les convois aboutissent finalement : le monde concentrationnaire d'Auschwitz et ses chambres à gaz. On voit les wagons vides, tristes, lépreux, les valises, les paquets, les gens qui sont embarqués pour le dernier voyage. Le président du Conseil des Anciens, le vieux Löwenbach, qui a refusé d'apposer sa signature au bas des listes allemandes énumérant les noms des personnes désignées pour faire partie du transport, montera lui-même dans un des wagons qui, une fois remplis, sont scellés. Et le convoi quittera la gare cependant qu'un soldat, allant chercher à boire pour les officiers SS ayant surveillé l'embarquement, s'éloignera sur une vieille bicyclette dont le grincement des roues sera étouffé par le sifflet impérieux de la locomotive.

Le deuxième film : *Il Tetto* — ou *Le Toit* — a, pour réalisateur, Vittorio de Sica, et le scénario, signé par Cesare Zavattini, est basé sur la crise du logement, permanente dans la péninsule, et sur une particularité de la jurisprudence italienne qui interdit de construire sans autorisation mais qui garantit l'inviolabilité de toute construction pourvue d'un toit et d'une porte. Ainsi, si quelqu'un parvient à édifier clandestinement quatre murs et à les couvrir, on ne peut l'en déloger.

Un jeune maçon et une servante, plus jeune encore, viennent de se marier. Le train emmène les jeunes époux, qui sont très pauvres, vers leur domicile provisoire, chez la sœur et le beau-frère du maçon. Désirant échapper ensuite à la promiscuité de cette demeure surpeuplée, ils se mettent à chercher un autre logement et rendent visite à un appartement délabré. Au cours de l'examen des lieux, le propriétaire ouvre la fenêtre afin de montrer le point de vue. A ce moment, un train passe dans un vacarme étourdissant, ce qui suggère cette question du mari :

« Et le bruit ? »

Sa femme et le propriétaire, sans s'être concertés, répondent en même temps :

« On s'habitue ! »

Ne trouvant rien à leur convenance, les jeunes époux en arrivent à envisager d'édifier clandestinement une petite maison. Ils donnent forme à leur idée mais, à la suite de la dénonciation d'un exploitant de la misère, leur première tentative échoue. Une seconde est entreprise quelque part le long d'une voie de chemin de fer, presque à l'ombre de hauts buildings en construction. Ceux-ci, dans l'esprit de Vittorio de Sica, sont des signes tangibles de l'orgueil organisateur de la société contemporaine et témoignent silencieusement que nous ne trouvons de solutions aux problèmes sociaux qu'en... oubliant les plus épineux de ceux-ci. Ces buildings, en effet, ne sont pas destinés aux déshérités, souvent obligés de vivre dans des baraques de planches et de tôles (comme il y en a partout en Italie, autour des grandes villes dont Rome et Naples), mais aux personnes qui peuvent payer.

Le jeune couple édifie de nuit, avec l'aide du beau-frère et quelques maçons, sa maison. L'obscurité élimine l'élément de contre-poids constitué par les buildings, mais Vittorio de Sica reprend le thème de « civilisation déséquilibrée », développé auparavant au moyen de « travellings » et de panoramiques, sous la forme des rapides qui passent par intermittence, fendant l'opacité et lançant aux travailleurs des cris de défi qu'ils peuvent prendre pour des encouragements. On perçoit le contraste suggéré entre la fièvre laborieuse des maçons et l'impassibilité du chemin de fer, figure d'un destin poursuivant sûrement sa route. La disproportion existant entre ce destin et l'être humain qui doit le subir est illustrée, par ailleurs, par une scène montrant un *bambino* attendant patiemment le passage d'un convoi avant de traverser les rails.

Le troisième et dernier de nos films, qui amplifie le langage de la scène de tous les moyens de l'écran et qui contient des trouvailles cinématographiques saisissantes, est l'œuvre de notre compatriote Raymond Rouleau, metteur en scène et scénariste : *Les Amants de Teruel*. Il a été réalisé en 1961, en grande partie à Billancourt, et a, comme vedette principale, Ludmilla Tcherina. Ce film, tout comme les deux précédents, a été méconnu par une partie de la critique.



Carrette et Bourvil dans « Le Miroir à deux faces ».

Parlant des *Amants de Teruel*, Marcel Lobet (1) a fait remarquer que l'argument peut être ramené à des données assez simples : la vedette d'un théâtre ambulant, Isa, doit interpréter le rôle d'une femme qui refuse d'épouser l'homme qu'on lui destine, préférant attendre désespérément un amant absent mais qui doit revenir. Il se trouve qu'Isa connaît exactement la même situation tragique dans sa vie. Le violoniste de la troupe veut l'épouser, mais elle garde son amour pour un homme, Diégo, momentanément éloigné, et dont elle espère le retour. Il reviendra au moment même où Isa joue la comédie-ballet qui reproduit sa propre histoire. Diégo est poignardé par son rival. Isa, devenue folle, se jette du haut de la passerelle du chemin de fer sur un train en marche...

L'histoire se développe sur trois plans qui s'enchevêtrent ou se superposent : celui de la réalité, celui du rêve, celui de la légende médiévale de la duchesse de Teruel, en Aragon, mais toute l'action, qui se déroule sur une placette surplombant un grill de chemin de fer dominé par une passerelle métallique, baigne dans un climat ferroviaire exceptionnel. C'est de la passerelle en question que sont lancées les circulaires annonçant les représentations du théâtre ambulant où se produit Isa. C'est devant un décor à motifs ferroviaires : cette même passerelle, la profonde tranchée d'où émergent pylônes et fanaux, les fils du télégraphe, les nuages de fumée qu'émettent les trains qui passent... que s'installe le chapiteau. La passerelle elle-même est à la fois scène où les amoureux

s'enlacent et coulisse d'où surgissent, à travers un écran de brouillard et de fumée, les acteurs de la pantomime qui semblent arriver d'un autre monde. Pendant tout le spectacle, la présence ferroviaire se maintient : roulement lointain d'un train en marche, clignotement des feux, gerbes roulantes de fumée... Venant accentuer le climat qui se dégage de cette présence, il y a la grisaille de la lumière, la pluie, les ombres luisantes de la nuit.

Toute cette participation ferroviaire atteint en quelque sorte son point culminant lors de l'épilogue. Isa, devenue folle, s'élance — en robe de danseuse — du haut de la passerelle sur les voies. Son corps tombe en travers des rails. Un train s'arrête. Huileux et noir, le mécanicien descend de sa locomotive, s'essuie les mains à un chiffon. Un panoramique naturaliste montre les voyageurs — en particulier une nurse et deux enfants — assister, impassibles, dédaigneux ou peureux, au cortège funèbre qui transporte le corps d'Isa auprès de celui de Diégo, sur un tas de charbon, les gisants sur fond noir répondant ainsi, notait encore Marcel Lobet, aux gisants enveloppés de blanc qu'Isa avait vus en songe.

Raymond Rouleau, comme Cûrik, comme Vittorio de Sicca, a utilisé le fait ferroviaire de manière peut-être discutable mais non sans intelligence. Il a exploité tout l'arsenal d'impressions visuelles du rail ainsi que nombre d'effets spéciaux, allant jusqu'à esquisser une concordance entre le halètement du train et les battements de cœur des héros angoissés. Mais, si son œuvre — comme celles du réalisateur slave et du metteur en scène italien — a suscité certaines controverses (en même temps que la curiosité), elle a fourni, aux cinéphiles intéressés par la question, une nouvelle preuve déterminante de la richesse inspirante du « fond » ferroviaire et des inépuisables ressources du chemin de fer en tant que « magasin à accessoires ». Elle a témoigné, de plus, du mystérieux synchronisme existant entre la vie du rail et la vie tout court.

(A suivre.)

J. DELMELLE.

(1) Dans un article publié dans la page cinématographique du journal *Le Soir* en date du 22 juin 1962.

Le film *Les Amants de Teruel* a fait l'objet d'un ouvrage-album publié par Cinédis aux éditions Sodirep, Paris, 1962, qui reproduit quelques-unes des images les plus significatives de l'œuvre dont, en particulier, celles de l'épilogue montrant les cheminots transportant le corps d'Isa, le train de luxe immobilisé dans la nuit et la pyramide de charbon, ceinturée de traverses où sont déposés les amants réunis dans la mort.