

CHEMIN DE FER

VII.

L'IMAGE ET LE SON

L'intrigue est, sans nul doute, l'élément d'intérêt primordial des films commerciaux ou, en d'autres termes, destinés à la consommation courante. Toutefois, son efficacité réelle dépend de l'intelligence de celui que l'on considère comme étant le véritable auteur cinématographique, c'est-à-dire le metteur en scène (étant acquis que le scénario possède les indispensables qualités qui doivent être les siennes), ainsi qu'à l'art des interprètes.

La création du rythme cinématographique appartient en principe au metteur en scène, commandant suprême d'une machinerie aux rouages aussi nombreux que compliqués. Il commande aux acteurs et, selon le but à atteindre, ordonne et combine les déplacements et les modifications du champ de prise de vues, le contenu, la grandeur et la durée des images, ainsi que les modulations des sons sous toutes leurs formes : bruit, musique et parole.

On oublie fréquemment ces aspects cependant essentiels de la création filmique que sont la photographie d'une part et l'accompagnement sonore de l'autre.

La collaboration du photographe ou cameraman à la réussite d'un film est souvent déterminante et toujours considérable. Tout en se soumettant aux volontés du metteur en scène, le photographe doit faire preuve de « style », de goût et d'adresse. Il doit posséder la science du réglage et du cadrage, utiliser au mieux la profondeur de champ, les variations et les arrêts du mouvement, les ressources de l'éclairage, du « travelling », de la « plongée », du truquage et, depuis quelques années, de la couleur.

Nous avons eu l'occasion à plusieurs reprises, dans les pages qui précèdent, de souligner les riches possibilités photographiques de l'univers du rail, véritable arsenal d'images variées, et de mettre l'accent sur la qualité des illustrations ferroviaires contenues dans de très nombreuses bandes ayant été projetées sur nos écrans. Nous avons fait allusion à la valeur des images du genre contenues dans *Pacific-Express* : lente progression de la locomotive, pose des traverses et des rails, etc., et réalisées par Victor Milner et Dewey Wrigley. Nous avons parlé, entre beaucoup d'autres œuvres, du *Pont de la Rivière Kwai* filmé par Jack Hildyard et de l'extraordinaire *Lawrence d'Arabie*, particulièrement remarquable en raison de la beauté de certaines vues prises en plein désert, dû à l'objectif de F. A. Young. Il faudrait, par ailleurs, rendre hommage à nombre d'autres virtuoses de la caméra dont, par exemple, André Bac qui a introduit, dans *Bébert et l'Omnibus*, des images d'une éloquence visuelle assez exceptionnelle.

Ces films et, bien entendu, ceux dont il a été plus spécialement question dans cette étude — comme *La Roue*, *La Bête humaine*, *Le Tortillard de Titfield*, *Le Transport*, etc. — nous ont permis de nous rendre compte du parti que la pellicule pouvait tirer de l'univers ferroviaire et, au-delà de celui-ci, du fait ferroviaire qui, nous l'avons fait remarquer, a influencé profondément la vie de la société prise dans son ensemble et de l'individu pris isolément. Il est évident que quantité d'autres œuvres cinématographiques, dont nous n'avons pas fait mention car nous voulions éviter l'écueil de la nomenclature et la métamorphose de notre étude en une sorte de long inventaire insipide, ont également fait la preuve de la richesse du monde ferroviaire des images. Parmi tous ces autres films, citons seulement, à titre exemplatif, *Le Marquis de Salamanque* de l'Espagnol Edgar Neville où l'on voit, notamment, quelques archaïques locomotives crachotant des gerbes de fumée avec des hoquets d'asthmatique.

Offrant au cameraman une inépuisable succession d'images variées, expressives et dynamiques, le rail met également, au service du spectacle cinématographique, une invraisemblable série de sons qui, par leurs variations de hauteur, d'intensité, d'intonation ou d'inflexion, ont leur rythme propre qui vient s'ajouter à celui des images pour le soutenir ou le renforcer.

« Au début, a fait observer Marcel Smeets(1), on se préoccupait uniquement de la synchronisation parfaite entre les choses vues et entendues. » Valable en ce qui concerne le film sonore et parlant, cette remarque s'applique également à un certain cinéma qui,

bien que qualifié de « muet », n'était cependant pas silencieux car, bien avant l'apparition du « parlant », on ajoutait habituellement « aux sensations visuelles les impressions auditives qui les accompagnent d'ordinaire, aussi bien dans la fiction scénique que dans la vie réelle » (1).

Ernest Coustet écrivait en 1921 (2), soit plusieurs années avant la projection — le 6 octobre 1927 (3) — du premier film sonore et parlant (et chanté), que « *La plus modeste entreprise de cinéma est donc pourvue d'un petit orchestre, ou tout au moins d'un piano, chargé d'exécuter des morceaux qui s'accordent autant que possible avec la projection. Cependant, ce n'est là qu'un minimum, et nous attendons mieux d'un spectacle qui doit nous procurer l'illusion de la réalité vivante. Quand nous voyons une vague qui se brise, une locomotive qui s'ébranle, un acteur qui se démène, n'est-il pas naturel que nous désirions entendre le bruit du flot, le ronflement de la machine, la voix de l'artiste ? Cette alliance de l'acoustique et de l'optique est déjà réalisée, d'une manière encore imparfaite, il est vrai, soit par des bruits de coulisses, soit par le phonographe ; mais elle exige un matériel spécial et un personnel supplémentaire qui en limitent l'application aux grandes salles de cinéma, comme l'Hippodrome, à Paris ; elle n'est guère accessible aux petites exploitations, qui en supporteraient difficilement les frais.* »

Afin d'animer auditivement des spectacles cinématographiques qui ne s'adressaient qu'au seul sens de la vue, les directeurs des salles obscures imaginèrent d'abord de faire accompagner toute représentation par un orchestre ou un seul musicien placé devant ou derrière l'écran. Ils en vinrent ensuite à engager des machinistes ou accessoiristes disposant, dans la coulisse, de « tout un matériel destiné à ajouter aux spectacles les impressions phonétiques susceptibles d'en accroître la vraisemblance » (4).

Ce matériel spécial de bruitage était composé d'instruments ou d'objets hétéroclites dont, par exemple, un cylindre divisé en compartiments contenant des pois secs, des plaques de tôle ou de zinc, un chariot à roues polygones traîné sur des plaques, des fouets, des grelots, un gong, un pistolet, un timbre de sonnerie, une trompe d'auto, un sifflet, une sirène, etc. Ernest Coustet notait à ce propos : « *Le ronflement des moteurs d'automobiles ou d'avions est très bien reproduit à l'aide d'une sirène rotative. L'arrivée d'un train est signalée par un coup de sifflet ; le halètement de la machine s'obtient en frappant en sourdine, avec un petit balai, la peau de la grosse caisse ; les trépidations sont exécutées par deux plateaux de bois striés entre lesquels roulent quatre galets de fer. Et, à l'arrêt du convoi, le serrage des freins à air comprimé est facilement suggéré en ouvrant un instant le robinet d'une bouteille à gaz carbonique pour bière à pression...* » (5). De son côté, évoquant ce même moment de l'histoire du septième art, George Fronval écrivait : « *Dès qu'une locomotive apparaissait, au cours d'une projection, sur le rectangle de toile blanc, le pianiste, qui dirigeait généralement l'orchestre, attaquait un air approprié, s'efforçant d'imiter le bruit de la marche du train. Par la suite, dans les grandes salles, sans supplément de prix, des bruiteurs spécialistes furent engagés. Installés derrière l'écran, ils imitaient le galop d'un cheval avec deux noix de coco, le grondement du tonnerre en agitant une plaque de tôle et, par des appareils assez compliqués, les halètements de la locomotive* » (6).

Réalisée ainsi de manière ingénieuse mais très approximative, la sonorisation des films muets allait être perfectionnée par la mise au point d'un orgue à bruits relié électriquement à un clavier placé dans la cabine de projection ou devant l'écran. « *L'organiste, qui suit la projection, lisons-nous encore sous la plume d'Ernest Coustet (7), n'a qu'à abaisser une touche, au moment voulu, pour reproduire approximativement la plupart des bruits caractéristiques de l'action qui se déroule sur l'écran, et, en les entendant, on serait*

(1) Dans *L'Importance du Rythme au Cinéma*, dans *Le Cinéma*, numéro spécial des Cahiers J. E. B., 6^e année, n^o 4, Service national de la Jeunesse, Service de l'Éducation populaire et des Bibliothèques publiques de Belgique.

(1) Ernest Coustet dans *Le Cinéma*, Librairie Hachette, Bibliothèque des Merveilles, Paris, 11^e mille, 1921.

(2) Dans l'ouvrage cité en (1).

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

(4) Ernest Coustet, ouvrage cité en (1).

(5) Dans l'ouvrage cité en (1).

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

(7) Dans l'ouvrage cité en (1).

ET CINÉMA

tenté de dire au cinéma : « Il ne lui manque que la parole ! ». Mais celle-ci même ne lui est point refusée... ».

A l'époque, c'est-à-dire en 1921, de très nombreux essais d'enregistrement et de reproduction simultanée des images et des sons avaient déjà été tentés. Dès 1896-1898, Baron avait réalisé un graphophone qui, dans la laborieuse chronologie du film sonore et parlant, mérite une mention spéciale. Des recherches furent conduites, dans le même sens, par Edison, Henri Joly, Gaumont, Messter, Eugène-A. Lauste, Lee De Forest, Nicola Magnifico, Massole, Engl et Vogt, Petersen et Paulsen, etc. « *The Wrecker*, rappelait George Fronval (1), fut un des derniers films muets réalisés en Grande-Bretagne. Il sortit sonorisé avec, enregistrés sur disques, une musique adéquate et d'excellents fonds sonores ferroviaires. »

Le but fut atteint le 6 octobre 1927, ainsi que nous l'avons dit, avec une production Warner Bros et Vitaphone : *The Jazz Singer* — ou *Le Chanteur de Jazz* — d'Alan Crosland avec, comme vedette, Al Jolson. « En 1928, écrivait George Fronval (2), le cinéma devint parlant. Avec la bande sonore, il devenait plus réel, plus authentique. Les bruits soulignaient les scènes avec plus de vérité. »

Parmi les tout premiers films sonores et parlants, il y eut plusieurs « ferroviaires » dont *Thunder* — ou *Tonnerre* — mis en scène par William Nigh en 1929, l'année même de la mise en exploitation d'un nouveau système appelé Klang-film. Mais l'un de ceux qui,

à l'époque héroïque du « parlant », réalisa l'accord le plus intime et le plus heureux entre l'imagerie ferroviaire et les différents bruits de la vitesse fut, sans doute, *Mélodie du Monde* de l'Allemand Walter Ruttmann. Tournée en 1930, l'œuvre — de caractère expérimental — réussit un montage méticuleux d'images avec incorporation de bruits : plaintes, sifflements, halètement de six locomotives en ligne et toutes chaudes, fracas, martèlements, etc.

Pendant quelques années après l'avènement du parlant, le cinéma fut, surtout, un catalogue de sons. Peu à peu, il est parvenu à se soustraire à l'engouement du son et à faire un meilleur usage de ce dernier, grâce, d'une part, à l'évolution de la technique de l'enregistrement et, de l'autre, à une plus juste notion du rôle à accorder au décor sonore. Les producteurs en sont arrivés, de la sorte, à donner, à la musique dans le film, un rôle bien déterminé mais trop fréquemment secondaire. Aux Etats-Unis spécialement, le compositeur est d'habitude traité en parent pauvre, c'est-à-dire astreint à des tâches serviles telles que celle de souligner, d'accords joyeux ou tristes, telle ou telle séquence (1).

Parmi tous les films ayant fait précédemment l'objet d'une mention, nombreux sont ceux où la musique fait fonction de fond ou de décor. Rappelons quelques-unes de ces bandes : *Le Pont de la Rivière Kwai* (musique de Malcolm Arnold exécutée par le Royal Philharmonic Orchestra), *Le Tortillard de Titfield* (musique de Georges Auric), *Pacific-Express* (musique de Georges Antheil), *Lawrence d'Arabie* (musique de Maurice Jarre), *Bébert et l'Omibus* (musique de Philippe Gérard), *La Mort aux Trousses* (musique de Bernard Herrman), *Ordre de Marche : Stalingrad* (musique de Hans Martin Majewsky), *La Mort d'un Sadique* (musique de David Lee), *Le Paradis des Voleurs* (musique de Ken Jones), *L'Odyssée du petit Sammy* (musique de Tristan Cary interprétée

(1) Dans l'article cité en (6), p. 30, 2^e col.

(2) Dans l'article cité en (6), p. 30, 2^e col.

(1) Voir Henri Colpi : *Défense et Illustration de la Musique dans le Film*, Ed. Serdoc, Collection « Panoramique », Lyon, 1963.



Extrait du film
« Ordre de marche :
Stalingrad ».



Extrait du film
« On ne réveille pas
les morts ».

par *The Sinfonia of London*), *Le Gorille a mordu l'Archevêque* (musique de Michel Magne), *Le Trésor de Toplitzsee* (musique de Michaël Jary), *On ne réveille pas les Morts* (musique de Philip Green) et, parmi tant d'autres, *Destination San Remo*, type même du film musical et chantant permettant d'entendre tout un bataillon d'interprètes plus ou moins célèbres tels que Domenico Modugno, Nilla Pizzi, Claudio Villa, Betty Curtis, Teddy Reno, Tonino Torielli, Arturo Testa, Aurelio Fierro, Julia de Palma, Gino Latilla, Fausto Cigliano et Johny Dorelli.

Nous avons retracé, dans ses grandes lignes, le scénario de *Destination San Remo*, une œuvre où le train joue un rôle qui, bien qu'accessoire, est très important. Centré sur le festival qui se déroule régulièrement sur la Riviera italienne, ce film a lancé plusieurs chansons nouvelles dont *Piove* — ou *Ciao, Ciao, Bambina* — et *Io Sono il Vento* — ou *L'Orage* — qui, passant de lèvres en lèvres, sont parties à la conquête du monde. On pourrait, à ce propos, ouvrir une parenthèse et parler longuement du merveilleux tremplin qu'offre le spectacle cinématographique à la chanson qui, grâce à lui, obtient aisément l'audience du grand public. Cette audience, évidemment, est passagère, un succès en éclipsant un autre. Il n'est pas inutile de rappeler ici, par ailleurs, que l'industrie du disque a été puissamment stimulée par l'engouement des foules pour le septième art qui, indirectement, se trouve être à l'origine de l'internationalisation de la chanson, d'une chanson qui, bien entendu, s'inspire quelquefois du monde ou du fait ferroviaire. Nous pensons, notamment, à *Le petit Train s'en va dans la Campagne*, qui a connu le sort de toutes les chansons devenues rengaines, ainsi qu'à certains *gospels* de Robert Ballinger parmi lesquels *The little black Train* — ou *Le petit Train noir* — et *Train of Love*, chanson de Paul Anka.

La musique, dans la plupart des films qui sont projetés sur nos écrans, ne joue — nous l'avons fait remarquer — qu'un rôle secondaire. Il est rare que sa part soit créatrice comme, par exemple, dans *Pacific 231* de Jean Mitry, une œuvre véritablement basée sur la musique et devant, à celle-ci, signée par le compositeur franco-suisse Arthur Honegger, le meilleur de sa célébrité. La musique d'Honegger, qui avait déjà servi partiellement à l'illustration sonore de *La Roue* d'Abel Gance, est d'une rare qualité descriptive. A son sujet, dans ses *Chants et Chantres du Rail* (1), Roger Gillard écrivait : « Mais de ces bruits, de ces lumières, mais

de cette géante symphonie (celle du monde ferroviaire), ne fera-t-on que des images et des mots ? Ces ronflements de machine, ces crépitements de fer et de feu, ces battements d'un cœur multiple, cyclopéen, tous ces sons jetés dans l'éther sont-ils perdus à jamais ? Quelqu'un, plutôt, ne va-t-il pas les recueillir, les assembler, les ordonner ? Quelqu'un n'en fera-t-il pas un prodigieux bouquet, une musique formidable, un chant, un hymne, une page de plus à la gloire du rail ? » *Pacific 231* d'Arthur Honegger vaut, à lui seul, une réponse. Œuvre admirable, tragique, d'un lyrisme saisissant, et qui confirme, une fois encore, le rôle magistral des chemins de fer dans le merveilleux domaine des arts... La musique ferroviaire, à son tour, vient d'entrer dans l'histoire des hommes. »

La musique est une chose et le cinéma en est une autre. Le film de Jean Mitry les associe intimement en développant, sur la musique d'Honegger, un contrepoint visuel et une heureuse transposition. Des instruments — ou des parties de ceux-ci — montrent, sur l'écran, de curieuses ressemblances avec des éléments de la machine et avec la voie : tambour assimilé au fanal, pistons des bugles évoquant ceux des cylindres, cordes rappelant les rails, etc.

Pacific 231 est, tout ensemble, une réussite et un cas d'espèce. Il n'y a pas à en dégager une formule ou une solution susceptible d'être appliquée indifféremment à tous les films à caractéristique ferroviaire plus ou moins accusée. Chacun de ces films doit être, en quelque sorte, une exception et non un décalque ou un plagiat plus ou moins camouflé de quelque autre œuvre dont, en particulier, celle née de l'étroite collaboration de Jean Mitry avec Arthur Honegger, ou de l'intelligente sujétion du premier au second.

Pacific 231 est une exception et il est permis de regretter l'absence d'autres exceptions aussi brillantes et aussi uniques. Les possibilités musicales du rail au cinéma n'ont pas encore été suffisamment explorées et il est permis de le regretter.

VIII

LE PASSE, LE PRESENT, L'AVENIR

Le spectacle cinématographique a moins de trois-quarts de siècle d'ancienneté. Depuis *L'Arroseur arrosé* et *L'Arrivée d'un Train* des frères Lumière, combien n'a-t-on pas tourné de films de tous

(1) Editions « Le Rail », Bruxelles, 1962.

genres, narratifs, expérimentaux, documentaires, etc. ! Quantité de pays européens et d'outre-mer ont enrichi et ne cessent d'enrichir la somme considérable de ces productions : la France, dont l'école cinématographique mérite sans doute la première place dans le panorama chronologique de l'évolution du septième art ; l'Italie, qui participa de bonne heure au mouvement et dont les réalisateurs découvrirent l'effet cinématographique des déplacements de foules ; les Etats-Unis, où Porter réalisa la première « story picture » et où la fondation d'Hollywood bouleversa tout l'édifice de production du vieux continent ; l'Allemagne, qui n'a réellement participé à la création filmique qu'au lendemain de la première guerre mondiale ; l'U. R. S. S. où l'histoire de l'art cinématographique est dominée par quelques puissantes personnalités ; la Grande-Bretagne, dont le cinéma n'a affirmé une originalité marquée que vers 1930 ; les pays scandinaves, où il n'y a pas eu d'école à proprement parler mais quelques figures originales ; l'Espagne, l'Autriche, la Hongrie, la Tchécoslovaquie et — outre quelques autres pays occidentaux dont la Suisse, la Hollande et la Belgique (où les cinéastes les plus représentatifs d'hier ou d'aujourd'hui se nomment Charles De Keukelaire, Henri Storck, André Cauvin, Paul Haesaerts, Emile Degelin, Paul Meyer, Lucien De-roisy et, parmi d'autres, André Cavens, auteur de *Il y a un Train toutes les Heures*) — l'Egypte, le Japon, la Chine, les Indes, le Brésil, le Mexique et l'Argentine. Toutefois, nous sommes très mal renseignés, en Europe, quant aux efforts réalisés dans ces quelques derniers et lointains pays.

Des milliers et des dizaines de milliers de films ont défilé sur les écrans depuis la fin du XIX^e siècle mais nulle cinémathèque au monde ne peut s'enorgueillir de posséder une copie de chacun d'entre eux. Dans cette invraisemblable accumulation de pellicule, combien y a-t-il de bandes consacrées principalement ou accessoirement au rail ou dans lesquelles s'insèrent une ou plusieurs vues ferroviaires ? Nous avons commenté ou seulement mentionné, dans les différents chapitres qu'on a pu lire et qui n'ont nullement la prétention d'épuiser un sujet très vaste, quelques dizaines

d'œuvres semblables mais il ne s'agit là, bien entendu, que d'une petite partie de toutes celles où le chemin de fer intervient d'une façon ou d'une autre. Nous le répétons : il y en a beaucoup d'autres à côté de celles-là quelquefois prises ici, en quelque sorte, à titre exemplatif ou indicatif. Il y en a beaucoup d'autres : *Un Homme est passé* (avec Spencer Tracy), *Le Voyage*, *Le Train du dernier Retour*, *Rapide de Nuit*, *Espionnage à Tokyo*, *La Cuisine au Beurre*, etc., etc.

Les mérites de tous ces films ne sont évidemment pas égaux mais nombre d'entre eux ont un mérite au moins, celui de tenter de rejoindre et de rejoindre effectivement, au-delà et par le truchement de la fiction, certains aspects de la vie du rail et, partant, de la vie tout court car, il y a lieu de s'en souvenir, le chemin de fer participe étroitement, depuis plus de cent vingt-cinq ans, à l'existence des hommes. Elle l'influence et, dans une mesure importante, régit et conditionne son fonctionnement social, voire individuel. L'activité industrielle et commerciale de nos villes est tributaire du rail, et la chose a trouvé, dans le cinéma, un illustrateur ou un témoin convaincant. Une scène du *Rapide de Nuit* de Marcel Blisthène, tournée dans la gare parisienne de Saint-Lazare, est, à cet égard, d'une discrète mais décisive éloquence. Elle montre l'arrivée du premier train des banlieusards, vers cinq heures du matin : « *Il s'agit de gens pressés, a dit le réalisateur (1), qui ont un rendez-vous, qui vont à leur travail... On voyait donc les voyageurs descendre des trains précipitamment, courir, se hâter vers la sortie...* » Un spectacle identique se renouvelle, tous les jours ouvrables, dans toutes les gares urbaines de quelque importance. Le rail joue ainsi, dans l'existence de l'humanité, un rôle assez semblable à celui des artères et des veines charriant le sang qui doit irriguer et nourrir, des pieds à la tête, le corps de chaque individu.

(A suivre.)

J. DELMELLE.

(1) Voir revue *Les Annales* de mars 1964.

Extrait du film « Destination San Remo ».

