

CHEMIN DE FER

Le cinéma cherche à rejoindre la vie mais il lui arrive assez souvent de quitter cette voie, à son insu, afin d'entreprendre, selon l'expression de l'humoriste américain Elmer Rice, le *Voyage à Purulia* (1). Il faut entendre par là que le cinéma (nous ne parlons pas, évidemment, d'un certain cinéma misant sur la fantaisie ou le rire) rompant avec la réalité, la vérité, l'authenticité de la vie offre, de celle-ci, une image visiblement édulcorée ou factice appartenant — par exemple — au théâtre, c'est-à-dire à la convention. « *Quel cinéma, ta vie !* » dit, à une héroïne de roman (2), une de ses amies. On sent ce qu'il y a de péjoratif dans cette réflexion qui marque la distance qui sépare la vie de tous les jours de celle que montre trop de films où toutes les femmes sont jeunes et ravissantes, où les mères seules sont vieilles et préoccupées, où les chauffeurs de taxi ne rendent jamais la monnaie, où les trains s'engagent toujours dans une courbe et où, comme dans *The Road of Anthracite* du célèbre Porter, la jolie Phoebe ne souille jamais sa robe blanche.

Il s'agit, au cinéma, de ne pas prendre ses désirs pour des réalités, de faire la part des choses, de ne pas être dupe. Un certain cinéma a pris l'habitude de mentir, par omission, exagération ou déformation, et une réaction devait fatalement se produire. Cette réaction, c'est celle du cinéma-vérité ou cinéma-direct qui fait

Ainsi, le cinéma, qui s'efforce de rejoindre la vie et de la refléter comme un miroir, est lui-même une chose vivante qui poursuit son évolution, une évolution influencée par les concepts de l'époque, que ceux-ci soient philosophiques, esthétiques ou autres, ainsi que par les progrès de la technique. Après la vapeur, le chemin de fer a adopté le diesel et l'électricité. Après le cinéma muet, il y a eu le parlant et, après le noir et blanc, la couleur — qui, tant décriée quand elle n'était que chromo, s'est améliorée jusqu'à acquérir sa propre dialectique et une évidente signification dramatique —. Par ailleurs, après le petit écran, dont les limites nous paraissent quelque peu étouffantes aujourd'hui, il y a eu le grand écran panoramique dont une des versions les plus modernes est le « super heraclorama » installé en première mondiale à Bruxelles, dans une salle proche de la place Madou. Le « super heraclorama », mis au point par le physicien français J. Hourdiaux, accuse une courbure de 180 degrés et, grâce à un procédé optique permettant d'augmenter de manière très sensible la profondeur du champ, les films acquièrent un relief effectif. Quelle que soit la place qu'il occupe dans la salle, le spectateur éprouve une sensation, assez accusée, du volume de l'image. A Bruxelles, le programme inaugural comportait, outre un film de la nouvelle vague américaine : *West Side Story*, un documentaire ferroviaire montrant l'une des plus récentes locomotives françaises atteignant, progressivement, une vitesse s'approchant des 300 kilomètres à l'heure. Et, comme lors de la première projection de *L'Arrivée d'un Train* des frères Lumière, le public eut l'impression que la machine fonçait sur lui ou qu'elle l'emportait dans sa course folle. Toutefois, il n'y eut pas de mouvement de recul ou de panique, l'homme contemporain, habitué aux progrès accélérés de la technique, étant beaucoup moins impressionnable et émotif que son ancêtre de la fin du XIX^e siècle.

Le « super heraclorama » constitue, sans doute, une importante étape sur la voie du relief virtuel que les savants s'efforcent, depuis de très longues années déjà, de réaliser. En 1921, dans son ouvrage sur *Le Cinéma* (3), Ernest Coustet consacrait déjà plusieurs pages à « la projection intégrale », évoquant les résultats obtenus depuis les débuts de la chronophotographie et ouvrant des perspectives en direction de l'avenir. « *Divers chercheurs, faisait-il observer, ont tenté d'y ajouter le relief. La vision bino-culaire, dans les instruments à vision directe, tel que le kinéoscope ou le folioscope, est très facile à réaliser par les méthodes*

ordinaires de la stéréoscopie, et l'on a construit, depuis longtemps, des praxinoscopes doubles où chacun des yeux de l'observateur aperçoit le sujet sous la perspective qui lui est propre. La projection stéréoscopique est d'une réalisation plus compliquée. Deux films étant simultanément impressionnés dans un appareil à deux objectifs, écartés l'un de l'autre comme le sont nos yeux, on a proposé d'en projeter les positifs sur le même écran, en interposant, sur le trajet des deux cônes lumineux, deux verres de couleurs complémentaires, par exemple l'un rouge et l'autre vert. Si chaque spectateur porte un lorgnon à verres colorés, l'un en vert et l'autre en rouge, chaque œil n'apercevra que l'image qui lui est destinée, et la fusion des deux sensations visuelles reconstituera le relief des corps, la succession des plans. D'autres ont préconisé l'emploi de réseaux lignés ou d'écrans divisés en cellules destinées à masquer à chaque œil les parties de la projection composite qui ne lui sont point destinées. »

Ernest Coustet passait en revue les diverses techniques qui avaient été ou qui allaient être expérimentées et dont la plupart, on le sait, ne devaient pas faire long feu. « *Toutes ces combinaisons, ajoutait d'ailleurs l'écrivain, n'offrent guère qu'un intérêt théorique, et l'application n'en est guère probable.* »

Avec ses quelque 4.000 lattes d'aluminium d'un profil spécial et orientées selon un certain angle, le « super heraclorama » ne fait qu'appliquer une conception datant de plusieurs décennies. Grâce à l'écran géant et à l'addition de lentilles spéciales, l'effet stéréoscopique a été sensiblement accru mais il est certain qu'il est encore susceptible d'amélioration et que, dans un avenir plus ou moins proche, on parviendra à obtenir un relief d'une virtualité plus grande grâce à quoi le cinéma pourra se renouveler une fois de plus. « *On arrosera virtuellement le spectateur d'un jet d'eau, annonçait Lo Duca (1), ou on l'écrasera, toujours virtuellement, avec un train ou un autre moyen de locomotion suffisamment impressionnant. Il sera difficile d'éviter les effets de l'engouement de la technique.* »

En attendant que se réalise le décisif perfectionnement du relief qu'il espère, en attendant également qu'il complète les sensations visuelles et auditives par les sensations olfactives et les impressions de chaud et froid dont il est encore privé (sensations et impressions qui permettront au spectateur de respirer l'odeur du silex broyé du freinage des express et d'éprouver la chaleur dégagée par la locomotive et la fraîcheur souvent incisive de la vitesse), le cinéma vit actuellement une aventure qui, loin de lui être préjudiciable comme certains se l'étaient imaginé, lui a procuré de nouveaux adeptes. Cette aventure, c'est celle de la télévision. Elle a suscité un regain d'intérêt pour le septième art et n'est pas étrangère à la multiplication et au développement des ciné-clubs et, consécutivement, de ces musées cinématographiques et cinémathèques portant témoignage de l'accession du cinéma à une sorte de majorité.

On a déjà beaucoup médité de la télévision, qui n'a cependant guère plus de quinze ans d'âge, et il faut convenir qu'elle constitue une entreprise difficile à mener à bien sur divers plans et que ses programmes ne visent trop souvent qu'à fournir, à domicile, une ration quotidienne d'images animées qui, en raison même de son abondance sans doute, n'est pas toujours de réelle qualité ni de grand intérêt. Par ailleurs, l'écran de la télévision réduit les images, les déforme, les altère, les falsifie et les étouffe. Il les prive fréquemment de réelle valeur artistique.

La télévision a dépassé le stade expérimental mais, elle aussi, est susceptible de perfectionnements. On lui adresse de fréquents reproches qui ne sont pas dépourvus de pertinence mais, si elle présente des inconvénients, elle offre aussi des avantages incontestables. Notre propos n'est pas de définir ceux-ci. Ce qui nous importe ici, c'est de savoir que la télévision a été une aubaine pour le cinéma qui, au moment de son apparition, connaissait une des périodes les plus difficiles de son histoire. Par ailleurs, ainsi que nous l'avons fait entendre, la télévision a gagné au cinéma

(1) *Voyage to Purulia*, New York, 1930.

(2) *Les Variations de Marie Nicolai*, Ed. La Renaissance du Livre, Bruxelles, 1964.

(3) Ed. Hachette, Bibliothèque des Merveilles, Paris, 11^e mille, 1921.

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

ET CINÉMA

Scène de « Fous Rires »
avec Harold Lloyd.



un public nouveau, étranger à celui des salles obscures. Elle a sauvé de l'oubli de nombreux films de qualité et a engagé les cinéastes dans de nouvelles directions.

Grande consommatrice de pellicule, la télévision doit s'efforcer, afin de satisfaire le plus grand nombre possible de spectateurs, de varier sans cesse ses programmes. Elle puise largement dans le fonds cinématographique universel mais les ressources que celui-ci lui offre avec générosité sont insuffisantes. La télévision se trouve, de la sorte, dans l'obligation de produire ses propres films : actualités diverses, reportages de tous genres, documentaires scientifiques et autres, émissions didactiques, adaptations scéniques, téléballets, bandes narratives, etc. Basé sur les techniques du cinéma traditionnel, son travail s'adapte évidemment aux possibilités particulières du petit écran.

Parmi tous les films réalisés à l'usage de la télévision, ceux où le rail intervient sont assez nombreux. L'un des tout premiers, tourné sous la direction de Georges Jamin pour la Télévision belge qui, à l'époque, en était encore au stade expérimental, comportait quelques scènes à décor ferroviaire. Depuis, beaucoup d'autres ont été tournées par les cinéastes belges pour les besoins du petit écran. Notre Télévision a notamment offert à son public, il y a tout un temps déjà — le 9 mars 1962 pour être précis —, une adaptation de Marcel Bertheau et Serge Leroy de l'œuvre : *Point of no Return*, de l'auteur américain Paul Osborn. Mise en scène par Serge Leroy, cette adaptation a été présentée sous le titre : *A Nilvange, les Arbres*. Pour la circonstance, Serge Leroy a obtenu de la S.N.C.B., le prêt d'un wagon de chemin de fer. L'histoire était celle d'un homme ambitieux qu'un hasard ramène dans le village de son enfance et de son premier amour mais qui a déjà dépassé ce « point de non retour » ou, si l'on préfère, ce moment de la vie en deçà duquel il lui aurait été encore possible de revenir en arrière pour retrouver l'émerveillement et la pureté d'autrefois. Signalons, d'autre part, que certains réalisateurs étrangers, parmi lesquels le Français Jean Thielment, ont fréquenté assez souvent les gares, les quais et les trains. Notons aussi que le succès de l'émission de la R.T.F. : *Le Temps des Copains*, a incité ses animateurs — soit une équipe assez fournie composée, entre autres, de Henri Tisot, Claude Rollet, Jacques Ruisseau (alias Lucien Gonfaron), Jean Delabre et Etienne Chantournel — à faire un film, destiné au grand écran, fournissant un prolongement aux aventures, fantaisistes et charmantes, vécues antérieurement par eux pour les téléspectateurs. Le chemin de fer apparaît dans ce film qui reprend le titre du célèbre feuilleton télévisé et dont certaines scènes ont été tournées sur le quai d'une gare, au milieu de l'affairement des porteurs et des voyageurs et devant des convois en mouvement ou à l'arrêt.

Abandonnons à présent le domaine de la télévision pour nous intéresser brièvement à une réalisation américaine, unique en son genre, qui, s'inspirant d'un certain cinéma, fait place au chemin

de fer et consacre ainsi, de façon originale, un accord dont bien des films portent témoignage. Cette réalisation, on l'a deviné peut-être, c'est le vaste parc d'attractions californien de *Disneyland*, véritable paradis du *make believe* — ou du *faire croire* — situé à une heure de route d'Hollywood. Tout l'univers cinématographique de Walt Disney, celui de ses dessins animés — de *Mickey Mouse* à *Saludos Amigos* — et de ses films d'aventures — parmi lesquels *L'Infernale Poursuite* —, est reconstitué sur une aire de quelques dizaines d'hectares. Pour se déplacer, les visiteurs de cet éden issu du cinéma disposent de divers moyens de locomotion dont, outre un sous-marin, un bateau fluvial à roues à aubes et nombre d'autres véhicules inattendus, un vieux tramway à traction chevaline, un monorail aérien aux virages vertigineux et le fameux train du Far-West. Dans une entreprise si typiquement américaine, le *western* ne pouvait pas ne pas être présent. On a reconstitué une ville entière avec sa gare, grandeur nature, et un vrai train, héritier direct de celui qui traversait la première « story picture » de Porter et de tous ceux qui roulaient dans les films animés par Tom Mix ou par quelque autre fameux cowboy du cinéma.

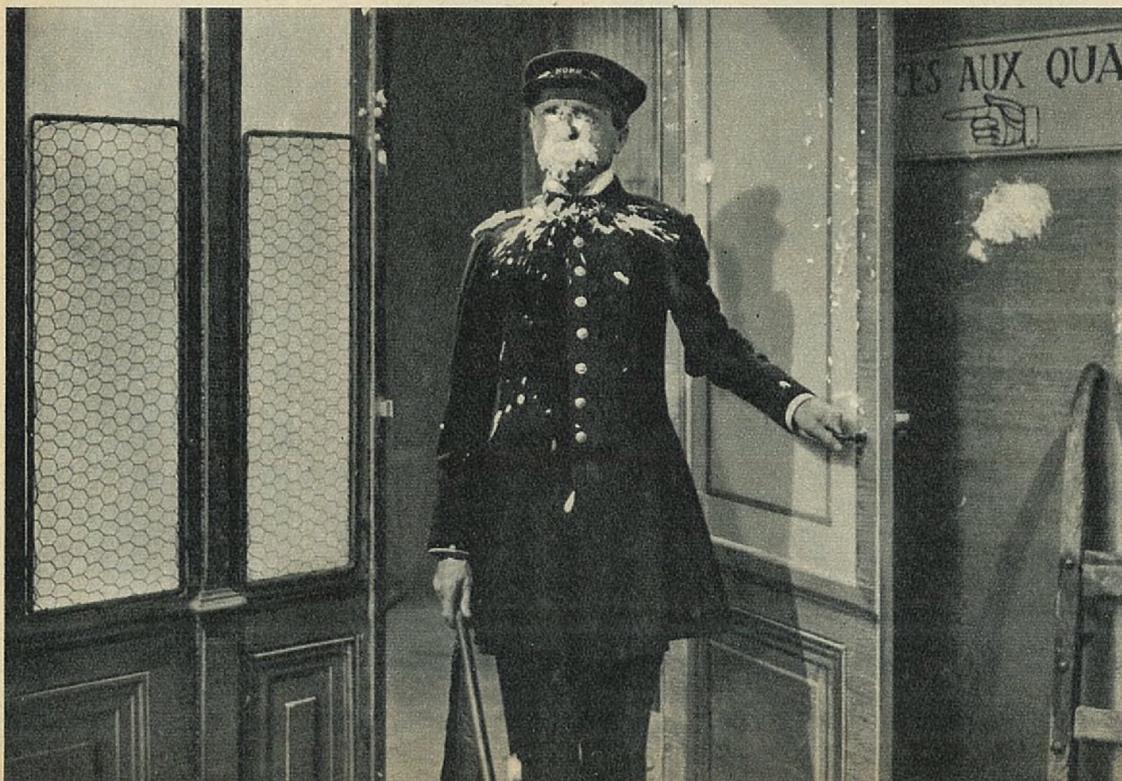
Le *western* ! Voilà qui nous reporte aux débuts du spectacle cinématographique, de ce spectacle introduit, à longue échéance, par les recherches de notre compatriote Plateau, contemporain du premier chemin de fer, et qui, depuis *L'Arrivée d'un Train* et *The great Train Robbery*, n'a cessé — comme nous nous sommes efforcés de le montrer — de faire alliance avec le rail.

Présent dans la vie de la société comme dans notre existence individuelle, le train est également présent à l'écran, sous maints de ses aspects. « *Le cinéma et le monde du rail*, faisait remarquer George Fronval (1), n'ont cessé d'entretenir d'excellentes relations. Il en sera certainement ainsi dans l'avenir. Mais il faudrait que cette collaboration devienne un jour plus étroite, plus intime et qu'un producteur fasse le film que tous les cheminots attendent. Un film vrai, sincère, qui fasse connaître au public le monde du rail ! »

On ne peut que souhaiter que ce vœu soit entendu. Si quantité de films se réfèrent, avec plus ou moins de fermeté, au monde et au fait ferroviaires, relativement rares sont cependant ceux qui introduisent le spectateur au centre même de l'univers du rail. Plus rares encore sont ceux qui permettent, à ce même spectateur, de lier étroitement connaissance avec l'homme du chemin de fer, de lui faire comprendre les grandeurs et les servitudes de son métier, de l'initier à ses problèmes. Le cinéma n'a pas terminé sa tâche. On attend encore beaucoup de lui.

— FIN —

(1) Dans son article sur Le Cinéma ferroviaire publié dans *L'Almanach du Rail*, 1964.



Scène de
« La Famille
Fenouillard ».