Décadrages
Cinéma, à travers champs

6 | 2005
Train et cinéma

Tableaux pour une expédition cinématographique au pays du panorama : *Captain Deasy's Daring Drive* (Mutoscope & Biograph Co., Emile Lauste et W. R. Booth, GB, 1903)

Roland Cosandey

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/decadrages/502>

DOI : 10.4000/decadrages.502

ISSN : 2297-5977

Éditeur

Association Décadrages

Édition imprimée

Date de publication : 10 octobre 2005

Pagination : 98-110

ISBN : 978-2-9700582-2-9

ISSN : 2235-7823

Référence électronique

Roland Cosandey, « Tableaux pour une expédition cinématographique au pays du panorama : *Captain Deasy's Daring Drive* », *Décadrages* [En ligne], 6 | 2005, mis en ligne le 20 janvier 2014, consulté le 27 mars 2022. URL : <http://journals.openedition.org/decadrages/502> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/decadrages.502>

**Tableaux pour une expédition cinématographique
au pays du panorama :
Captain Deasy's Daring Drive
(Mutoscope & Biograph Co., Emile Lauste et
W. R. Booth, GB, 1903)**

par Roland Cosandey

1 Feuille d'Avis de Montreux, 7 octobre 1903,
«Aux Rochers de Naye en automobile».

*« Allons, on ne doute plus de rien à notre époque et rien ne
paraît impossible. »¹*

*« Sensational Films
Motor Mountaineering in the Alps
as shown at the Palace Theatre.
Captain Deasy's Daring Drive
in his Tourist Martini Automobile on the ballast
of the
cogwheel railway from Caux
to Rochers de Naye, above the
lake of Geneva.
A Unique Motoring Feat.
A Sensational Mountain Ascent.
A Picturesque Panorama of Alpine Scenery.
Standard Gauge Film £ 1.1s. Od. per Fifty Feet.
Total length, 620 ft.
A satisfactory length can be made up showing best
parts of ascent and descent, of 350 ft. »²*

2 *The Era* (Londres), samedi 24 octobre 1903,
p. 30, col. 4, encart publicitaire pour The British
Mutoscope and Biograph Co., Londres.

1. Préliminaire

En 2002 à Vevey, le festival Images '02 projeta avec l'accompagnement musical du trio Tolck l'une des plus remarquables réalisations effectuées

durant les premières années du cinéma en Suisse : l'enregistrement de l'exploit du capitaine Deasy roulant vers les Rochers-de-Naye sur le ballast de la voie ferrée au volant d'une automobile Martini licence Rochet-Schneider. L'événement avait été filmé en octobre 1903 par deux caméramans de la British Mutoscope and Biograph Company, venus exprès de Londres. Tout y était du dernier moderne – le palace, la voiture, le train, le cinéma –, et le panorama y régnait sous toutes ses formes, y compris celles que nous nommons aujourd'hui « panoramique » et « travelling ». En 2004, le festival montra ces images à un public de spécialistes, les conducteurs et passagers du Tour du Léman, un événement commémorant la première course automobile suisse, qui avait eu lieu le 17 et 18 septembre 1898. Condition de participation : rouler sur un véhicule automobile datant authentiquement d'avant le 31 décembre 1904.

L'ensemble des vues ou des plans qui constituent *Captain Deasy's Daring Drive*, titre attribué par les catalogueurs du National Film and Television Archive, fait l'objet, depuis sa restauration en 1993, d'une attention et d'une circulation effectives. Des tirages nouveaux, au format standard 35 mm, ont rejoint les collections du Nederlands Filmmuseum, déjà riche en films Mutoscope & Biograph, et celle du Département audiovisuel de la Bibliothèque de La Chaux-de-Fonds, en raison de l'établissement neuchâtelois de l'entreprise Martini, un pionnier de la construction automobile suisse³. Avec le répertoire suisse des vues Lumière, c'est le corpus le mieux documenté des vestiges de la production des premiers temps du cinéma qui aient à voir avec notre territoire⁴.

2. De l'attrait de certains paysages

Des premières listes du Cinématographe Lumière éditées en 1897 au répertoire « documentaire » des maisons Pathé ou Gaumont à la veille de

³ Pour une description illustrée des fonds Mutoscope & Biograph 68 mm préservés à Londres (48 titres) et à Amsterdam (138 titres), comprenant fiction et non fiction, voir « Those Were the Days : 68 mm Films Dating from the Turn of the Century », dans Catherine Surowiec (éd.), *The Lumière Project. The European Archives at the Crossroads*, Associação Lumière, Lisbonne, 1996, pp. 133-136.

⁴ Voir Roland Cosandey, « Bilderbogen einer Filmexpedition im Lande des Tourismus. Die Mutoscope & Biograph Co. in der Schweiz, 1903 », in *Kintop* (Bâle-Francfort), n° 4, 1995, pp. 50-70; traduction anglaise : « « Sensational Films. Ascent of the Alps by Motor Car » : Mutoscope and Biograph in Switzerland, 1903 », in *Historical Journal of Film, Radio and Television* (Oxford), vol. 15, n° 4, octobre 1995, pp. 475-495; ainsi que les documents inédits, écrits et photographiques, accessibles en ligne depuis septembre 2004 sur le site www.images.ch (voir rubrique Publications). Les articles de 1995 attribuent le tournage par hypothèse à William K. Laurie Dickson, ce qui est désormais corrigé, voir *infra*.

Captain Deasy's Daring Drive figure en bonne place dans les exemples sur lesquelles s'appuie Dorit Müller dans sa monographie *Gefährliche Fahrten. Das Automobil in Literatur und Film um 1900*, Königshausen & Neumann, Würzburg, 2004, pp. 180-183.

LA MONTÉE, fig. 1 à 11

1/ A la station de Caux (altitude 1050 m) de la ligne Glion - Rochers de Naye, le convoi du chemin de fer à crémaillère, poussé par une locomotive à vapeur, qui va suivre l'automobile.

On discerne à droite l'amorce d'un wagonnet sur lequel est disposée une caméra montée sur trépied.

Le passager de gauche pourrait être W. R. Booth.

(Schultze 51A/1)

5 Signalons quelques ressources :

- Michelle Aubert, Jean-Claude Seguin (éd.), *La production cinématographique des frères Lumière*, Bibliothèque du film, Editions Mémoires de cinéma, Paris, 1996.
- Henri Bousquet, *Catalogue Pathé des années 1896 à 1914*, chez l'auteur, [Bures-sur-Yvette], 1993-1996, 4 volumes.
- Paolo Cherchi Usai, « Société Française des Films et Cinématographes Eclair (1907-1919). A Checklist », in *Griffithiana* (Gemoni), n° 44/45, mai-septembre 1992, pp. 28-88.
- Youen Bernard, *L'Eclipse. L'histoire d'une maison de production et de distribution cinématographique en France, de 1906 à 1923*, Université Paris VIII, maîtrise d'études cinématographiques, 1992-1993, inédit. Nous remercions l'auteur de nous avoir donné connaissance de son travail.
- Aldo Bernardini (éd.), *Archivio del cinema italiano. Volume 1. Il cinema muto 1905-1931*. Associazione nazionale industrie cinematografiche e audiovisive (ANICA), Roma, 1991.
- Herbert Birett, *Das Filmangebot in Deutschland 1895-1911*, Filmbuchhandlung Winterberg, München, 1991.

6 Loin de nous l'idée que l'on découvre enfin le travelogue ! On sait que le genre avait fait l'objet d'une approche narratologique et d'une étude des formes d'exploitation dans le contexte américain (Raymond Fielding, Charles Musser).

Parmi les travaux publiés, citons X. Theodore Barber, « The Roots of Travel Cinema. John Stoddard, E. Burton Holmes and the Nineteenth-Century Illustrated Travel Lecture », in *Film History* (Londres), vol. 5, n° 1, 1993, pp. 68-84 ; Tom Gunning, « « The Whole World within Reach » : Travel Images without Borders », et David Levy, « Sentimental Journeys of the Big-Eyed Sightseer », dans Roland Cosandey, François Albera (éd.), *Cinéma*

la Première guerre mondiale, sans oublier les tournages autochtones, les bandes réalisées en Suisse représentent probablement une filmographie de quelques centaines de titres, tout sujet confondu. Elles font de la contrée un motif recherché de cette catégorie de films que l'on appelait alors de « plein air », en opposition aux œuvres de fiction, réalisées en atelier. Que la Suisse le disputât en fréquence à l'Italie, celle des fameux lacs du Nord surtout, indique bien la nature de l'intérêt qui poussait les grandes maisons de productions européennes à envoyer assez régulièrement leurs opérateurs dans ce pays si pittoresque et si accessible à la fois. Les vues qu'ils en ramenaient à l'usage d'un marché international s'insèrent dans l'énorme production d'images – affiches, albums photographiques, cartes postales – liée au « décollage » touristique de certaines régions des Alpes et de leur périphérie immédiate à partir des années 1880. Dans une perspective plus large, cette production prolonge une tradition inaugurée par les ateliers d'aquarellistes du XVIII^e, relayée par les dioramas, la lanterne magique et la photographie, comme il serait aisé de le montrer en étudiant par exemple la représentation des chutes du Rhin, dont deux « vues », prises par Constant Girel sous la direction de Lavanchy-Clarke, figurèrent très tôt dans le catalogue Lumière. *Chutes du Rhin vues de loin* (cat. Lumière n° 318) adopte la perspective d'ensemble cultivée par les védutistes, et *Chutes du Rhin vues de près* (cat. Lumière n° 317) resserre la composition pour ne garder, sous un mince bandeau de ciel, que l'énorme flot en mouvement : d'une image à l'autre, la tradition reconduite et l'innovation formelle fondée sur les propriétés du moyen jouent un jeu de continuité et de rupture beaucoup plus subtil que ne le veut la légende d'une originalité absolue du cinéma. Les catalogues des maisons de production, les filmographies, les revues corporatives, le fichier géographique des rares archives parvenues à ce raffinement

2/ Passage de la Martini devant la terrasse de l'Hôtel Caux-Palace, en direction de la station de Caux. Les quatre occupants ne sont pas identifiés.

Inauguré en 1902, ce gigantesque établissement logeait le propriétaire de l'automobile, Ernest Cuénod, banquier veveysan, membre fondateur de l'Automobile Club de Suisse (1898). Son directeur, Hugo Eulenstein, participa personnellement à l'exploit. Les deux opérateurs Lauste et Booth logèrent dans l'établissement.

(Schultze 51A/2)

de l'indexation permettent une première appréhension du domaine. L'approche des sources primaires, soit le repérage des copies existantes, leur visionnage et leur étude reste encore une démarche embryonnaire⁵. Fortement stimulée par un colloque Domitor tenu à New York en 1994, la réappropriation de la production dite de «non fiction» des premières années du cinéma a mis en évidence l'importance du film de voyage, du travelogue. L'étude de la collection Joye (Londres), de la collection Desmet (Amsterdam), l'intérêt porté aux films coloniaux ou aux applications didactiques du cinéma ont largement démontré l'importance d'un genre multiforme dans la «fabrique» du regard cinématographique⁶.

3. La superposition des voies

Pour la Suisse, notre thèse est la suivante : la production cinématographique européenne des travelogues se superpose à la dense carte ferroviaire du réseau touristique établi dans le pays entre 1880 et 1914 – voies internationales des liaisons européennes et multiples moyens d'accès à des sites alpins spectaculaires, décalquant les principaux itinéraires des grands guides, Cook ou Baedeker⁷. Certes, la relation entre train et travelogue n'est pas exceptionnelle, comme on le saisit en lisant Gunning pour les Etats-Unis ou Convents pour l'Afrique, sans parler évidemment des multiples premiers travellings qui furent réalisés par tous les producteurs dès 1896 depuis tout ce qui roulait sur rail et, accessoirement, naviguait sur l'eau calme des fleuves et des lacs⁸. La singularité du cas suisse tiendrait à deux éléments. D'une part, la superposition des deux médias – le ruban de celluloid et les voies ferroviaires – est quasi systématique ; d'autre part, le voyage panoramique prédomine largement sur d'autres types de vues de plein air. Cette caractéristique tient naturellement à la

sans frontières / Images Across Borders. Aspects de l'internationalité dans le cinéma mondial, 1896-1918, Payot, Lausanne, 1995 ; Tom Gunning, « Before Documentary: Early Nonfiction Films and the 'View' Aesthetic », dans Daan Hertogs, Nico de Klerk (éd.), *Uncharted Territory. Essays on Early Nonfiction Film*, Nederlands Filmmuseum, Amsterdam, 1997, pp. 9-24 ; Frédéric Delmeulle, « Gaumont : du dépaysement à l'enseignement, du film de voyage au film de géographie. Balade helvète en six étapes », dans Thierry Lefebvre, Laurent Mannoni (éd.), *L'année 1913 en France*, Paris, 1993 (in 1895, numéro hors série), pp. 297-302 ; Ivo Blom, *Jean Desmet and the Early Dutch Film Trade*, Amsterdam University Press, Amsterdam, 2003.

Pour la Suisse, la partie du projet de recherche FNRS sur le cinéma documentaire mené actuellement par Pierre-Emmanuel Jaques devrait permettre une vue moins fragmentée de la question et des distinctions utiles en termes de genre et de sujet.

⁷ La carte réciproque entre répertoire cinématographique général et itinéraire touristique pourrait être établie en utilisant les données établies par Laurent Tissot dans l'annexe de son étude, *Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIX^e siècle*, Payot, Lausanne, 2000, pp. 257-259, comme on peut aller aussi aux guides publiés dans nos années de référence.

⁸ Voir Tom Gunning, « «The Whole World within Reach» : Travel Images without Borders », *op. cit.* ; Guido Convents, *Préhistoire du cinéma en Afrique 1897-1918. A la recherche des images oubliées*, Organisation catholique internationale du cinéma et de l'audiovisuel, Bruxelles, 1986, p. 88.

3/ Station de Caux. Le plan commence par un mouvement de panoramique vers la droite partant de la vision des montagnes au loin, sur l'autre rive du lac Léman, pour aboutir à la maisonnette de la station vide, avant le «jump cut».

(Schultze 51A/3)

4/ Même «plan», après le «jump cut» : la Martini s'engage vers l'amont, le capitaine Deasy au volant, le propriétaire du véhicule, E. Cuénod, comme passager.

(Schultze 51A/3)

3

4

9 Voir, dans un contexte particulier, le répertoire du Théâtre-Cinéma de l'Exposition de 1914: Roland Cosandey, «De l'Exposition nationale Berne 1914 au CSPS 1921: charade pour un cinéma vernaculaire», dans Maria Tortajada, François Albera (éd.), *Cinéma suisse: nouvelles approches. Histoire. Esthétique. Critique. Thèmes. Matériaux*, Payot, Lausanne, 2000, pp. 104-109.

10 Le dernier corpus venu au jour grâce à un récent mémoire de licence met en évidence l'activité d'un tourneur, Alfred Favier, et fournit une filmographie intéressante à ce sujet. Dans ce qui subsiste de la propre production de cet entrepreneur, qui projette dans les hôtels de station en haute saison, on trouve deux ou trois sujets ferroviaires, mais surtout des films sur divers sports d'hiver, manifestation de la «vie moderne» s'il en est à l'époque. Voir Consuelo Frauenfelder, *Le temps du mouvement: le cinéma des attractions à Genève (1896-1917)*, Presse d'histoire suisse, Genève, 2005, pp. 127-128. Les films sont conservés à la Cinéma-thèque suisse.

Réalisés vers 1910, ces films exploient l'attraction d'un domaine qu'il est difficile de dissocier du film de voyage en raison des lieux où il se manifeste. En témoignent avant le siècle les vues faites en Engadine par l'Anglaise Elizabeth Aubrey Le Blond (Mrs Main) ou, pour les années 1910, un film-clé de l'histoire du film de montagne comme *4628 Meter hoch auf Skiern. Besteigung des Monte-Rosa* (Express-Films, Fribourg en B., opérateur: Sepp Allgeier, 1913). Voir «Multitalent Mrs Main, erste Filmerin im Engadin», dans Jürg Frischknecht, Thomas Kramer, Werner Swiss Schweizer, *Filmlandschaft Engadin. Bergell, Puschlav, Münstertal*,

configuration d'un site aussi typé que le paysage alpestre, dont la Suisse proposait un réservoir particulièrement riche, renommé et accessible par la locomotion mécanique.

Le corpus des premiers films à sujet suisse permet une observation qui renvoie à l'évolution générale du film de plein air entre 1896 et 1914, lui-même déterminé par les changements à l'échelle de l'ensemble de la production. C'est en fait à partir de 1907-08, époque du passage du spectacle périodique à la salle permanente, qu'un répertoire se dessine de manière fortement consistante et concurrentielle chez les maisons de production étrangères qui se partagent quasi exclusivement le marché suisse et dominant le marché européen. Les Français (Pathé, Gaumont, Eclipse, Raleigh & Robert), les Anglais (Urban), les Italiens (Ambrosio), les Allemands (Welt Kinematograph Film) sont de la partie dans ce phénomène essentiellement européen de la permanence d'une production importante de films non-fictionnels, une permanence dont témoigne la composition des programmes de cinéma jusqu'à la guerre⁹. Les années antérieures, le phénomène est apparemment plus sporadique et, si l'on passe aux réalisations autochtones, ce que l'on sait de la production propre des forains et des tourneurs suisses, qui filment déjà avant la fin du siècle, semble indiquer que leur intérêt va plutôt à des événements dont le caractère national, identitaire ou spectaculaire (Festspiele, cortège historique, fête de gymnastique, manœuvres militaires, etc.), leur assure de figurer assez longtemps à l'affiche, plutôt qu'à des travelogues, dont par ailleurs la réalisation suppose une mobilisation et une infrastructure particulières¹⁰. Toutefois, d'une certaine manière, tout est là très tôt déjà, sur le plan iconographique. Il suffit de considérer les lieux choisis par Albert Promio et Constant Girel sous la houlette de Lavanchy-Clarke, concessionnaire suisse du cinématographe Lumière,

5/ Station de Caux. Mise en place du wagonnet avec les caméras, avant le «jump cut». Il s'agit d'un appareil Mutograph 68 mm et d'un Prestwich 35 mm. L'opérateur, probablement Booth, actionne démonstrativement la manivelle. Les autres personnes sont des employés de la ligne.

(Schultze 51A/4)

6/ Même «plan», après le «jump cut». Accroché à l'avant du convoi, le wagonnet servant de travelling s'avance au premier plan et sort du champ.

(Schultze 51A/4)

5

6

pour alimenter le répertoire des vues Lumière en 1896 : Le Village suisse de l'Exposition nationale de Genève, un artefact littéralement pittoresque et hyperboliquement helvétique, fait l'objet de quatre numéros inscrits au catalogue de la maison lyonnaise. Reconstitué en partie à Paris en 1900, dans l'enceinte de l'Exposition universelle, le Village sera filmé à nouveau, comme en témoigne l'existence de deux sujets Edison et de quatre titres du catalogue Pathé. Restons-en à la production Lumière de 1896-1900, pour citer les sujets directement en rapport avec notre propos : les deux vues des chutes du Rhin près de Schaffhouse évoquées plus haut, trois vues montreuysiennes, dont un travelling avant depuis le tramway électrique (*Montreux, panorama*, cat. Lumière n° 1135), Interlaken (*Interlaken : procession*, cat. Lumière n° 135), un tronçon de la ligne Viège-Zermatt en travelling (*Zermatt : panorama dans les Alpes*, cat. Lumière n° 630). Outre les effets de mouvement, ce sont autant de parcours ou de hauts-lieux du tourisme cosmopolite grand-bourgeois de l'époque qui venaient inauguralement figurer à l'écran, un choix qui ne relève certainement en rien du hasard offert par le vif de la nature saisi au vol¹¹...

N'oublions pas une vue Lumière hors-catalogue particulièrement significative pour notre propos, qui fut longtemps considérée par les catalogueurs comme prise depuis l'ascenseur de la Tour Eiffel... On s'y élève bien, pendant les quelques dizaines de secondes qu'elle dure, mais c'est au dessus de Territet et nous sommes sur le funiculaire qui mène à Glion. Le 9 ou le 10 octobre 1903, Lauste et son compagnon, Walter R. Booth, envoyés par la Mutoscope & Biograph Co., se rendront à Caux par cette voie que les touristes pratiquaient depuis vingt ans. La description tardive que fera Lauste de ce trajet est passablement embellie et son paysage remémoré excessivement panoramique, mais la légende

Bündner Monatsblatt, Coire, 2002, pp. 13-17 ; Roland Cosandey, « 4628 Meter hoch auf Skiern. Mit Ski und Filmkamera 1913 auf dem Monte Rosa », in *Neue Zürcher Zeitung*, 20 septembre 2000, p. 67.

¹¹ On trouvera une description des vues Lumière réalisées en Suisse dans Roland Cosandey, « Le Catalogue Lumière (1896-1907) et la Suisse. Éléments pour une filmographie nationale », in *1895* (Paris), n° 15, décembre 1993, pp. 3-30.

Les deux vues Edison furent projetées lors du troisième colloque international Domitor (New York 1994) : *Scene in the Swiss Village at Paris Exposition*, Edison, © 29 août 1900, *Swiss Village n° 2*, Edison, © 29 août 1900 (Library of Congress, Paper Print Collection, copies 35 mm). Les films Pathé du Village suisse de l'Expo 1900 s'intitulent *Une rue du Village suisse* (n° 443), *Dans la montagne* (n° 444), *Poste fédérale* (n° 445), *La place du Village* (n° 446), voir Bousquet, *Catalogue Pathé des années 1896 à 1914. 1896 à 1906*, chez l'auteur, [Bures-sur-Yvette], 1996, p. 858.

Pour la seconde décennie du siècle, on consultera la filmographie de l'Américain Frederick Burlingham, probablement le premier producteur installé sur place (Montreux) pour y développer systématiquement un répertoire spécialisé dans le genre du travelogue alpin, voir Roland Cosandey, *Vous avez dit « vaudois » ? : contours d'un patrimoine cinématographique. Une introduction, deux programmes, trois gloses, six notules et deux renvois pour y voir (un peu) plus clair*, Cinoptika, Lausanne, 1997.

7/ Un moment de la progression, encore proche de la station, filmé en travelling avant, depuis le convoi.

(Schultze 51A/6)

d'une photographie de la ligne par Boissonnas Genève n'est pas loin de sonner comme un boniment illustrant l'effet recherché sur le spectateur par ce raide travelling ascendant :

« Sur une distance de 680 mètres la voie s'élève de 320 mètres, et les personnes impressionnables ne peuvent se défendre d'un sentiment d'effroi. »¹²

¹² Document reproduit sans date ni source dans Edgar Styger, Robert Widmer, Jean-Charles Kollros, *A l'assaut du roc de Naye. Territet – Glion. Glion – Naye. Montreux – Glion*, MOB, Montreux, 1985, p. 49.

Le souvenir de l'opérateur figure dans Emile Lauste, « 1903 – Suisse, ascension de l'automobile du Capitaine Deasey [sic] », in <http://www.images.ch/2004/publications/martini.htm>.

Sur l'ex [*Panorama pendant l'ascension de la Tour Eiffel*], voir Roland Cosandey, « Quand le travelling panoramique. Am Anfang war das Panorama », in *Ciné-Bulletin* (Zurich), n° 219-220, janvier-février 1994, pp. 30-31.

4. De l'événement à son image

Les photogrammes reproduits ici mettent en valeur un tournage daté de l'automne 1903 qui se situe d'un point de vue formel à la charnière entre deux périodes. La première est définie par la vue unique, la suivante par le film multi-plans, qui relève, ne serait-ce qu'en raison de la simple succession de prises de vue différentes, d'une nouvelle organisation spatio-temporelle de la description. En terme de genre, ces images de plein air présentent des éléments combinant des motifs de travelogue (site renommé, voie ferroviaire, parcours « physique » du paysage, panoramique) et un sujet, l'automobile, qui relève alors, comme le sera bientôt l'avion, de vues dites sportives.

Rappelons brièvement quelques faits. En octobre 1903, la presse suisse et étrangère se fit l'écho d'un exploit sportif accompli le lundi 5 octobre entre Caux et les Rochers-de-Naye, au-dessus de Montreux. A la suite d'un pari, une automobile Martini 14CV de fabrication suisse, appartenant à un « sportsman » vaudois, le banquier veveysan Ernest Cuénod, conduite par le capitaine écossais Henry Hugh Peter Deasy, connu pour ses explorations dans le Tibet et le Turkestan chinois, atteignait la station supérieure de la ligne de montagne Glion - Rochers de Naye en roulant sur le ballast. Si l'événement semble avoir eu lieu dans la discrétion, la résonance que lui donna l'annonce de sa répétition,

^{8/} Filmée latéralement depuis le terrain, progression de l'automobile sur une pente escarpée de la voie, sous la supervision d'un employé de la ligne ; l'ingénieur Adolphe Jacques, directeur d'exploitation de la ligne inaugurée en 1892, participa directement à l'événement.

(Schultze 51A/5)

publiée via l'agence Reuter par le *Times* du 6 octobre 1903, mobilisa sur les hauteurs de Montreux, le lundi 12 octobre 1903, journalistes, photographes professionnels et curieux. Mieux encore, l'événement annoncé fit l'objet d'un tournage cinématographique dont la complexité permet d'imaginer que l'entreprise, d'«a-filmique» qu'elle était avant sa publicité, était en quelque sorte devenue «pro-filmique», bien qu'à ce stade de la recherche aucun élément ne soit encore apparu qui atteste l'existence d'une relation d'intérêt effective entre la maison de production et les principaux acteurs de l'exploit¹³.

En même temps, les circonstances de la répétition entraînèrent un singulier paradoxe. Toutes les images de l'événement que nous connaissons, et elles sont aussi nombreuses que variées en genre (illustrations de presse, cartes postales, photos privées, vues filmées) furent réalisées lors de la répétition, à l'exception peut-être d'une photographie du 5 octobre, retrouvée en 2002 aux Archives de Montreux¹⁴. Or cette fois-ci l'exploit proprement dit, soit la montée jusqu'à la station ultime, à 1970 m, ne put être réalisé en raison de la neige survenue précocement ! Le véhicule revint au point de départ, mais les images enregistrées ce jour allaient désormais valoir comme des documents de l'exploit lui-même, bien qu'aucune d'elles n'attestât effectivement sa réussite, l'arrivée au sommet. Toutefois, comme le dit l'anonyme correspondant du *Daily Graphic*:

«...although, owing to the heavy snow falls on the upper slopes, it was impossible to cover more than a portion of the route, the section traversed provided sufficiently thrilling emotions, and, as it included as steep and as dangerous a course as any on the line, it amply proved, if proof were necessary, Captain Deasy's claim to have accomplished the whole trip.»

9/ Progression de l'automobile filmée en travelling avant. On notera la présence de deux photographes travaillant au trépied et d'un photographe opérant à la main.

(Schultze 51A/8)

10/ Filmée depuis le terrain, la progression. Le véhicule s'approche de la neige fraîchement tombée, qui empêchera de renouveler l'exploit du 5 octobre 1903.

(Schultze 51A/9)

9

10

13 On peut mettre en doute le fait que la réalisation ait pu être effectuée en un seul jour, suivant le déroulement naturel de l'action. La veille, dimanche 11 octobre, on procéda à des essais qui peuvent très bien avoir été l'occasion de s'assurer d'éléments de tournage. Le nombre de caméras mobilisées, deux Muto-graph 68 mm et deux Prestwich 35 mm, mais servies par deux opérateurs seulement, ne permet pas d'être au clair sur les circonstances pratiques du tournage, d'autant plus que selon le témoignage de Lauste, un des indispensables trépieds fut porté manquant à Lausanne. Voir Emile Lauste, «1903 – Suisse, ascension de l'automobile du Capitaine Deasey [sic]», in <http://www.images.ch/2004/publications/martini.htm>.

Par ailleurs, le fait que seuls subsistent les films en 68 mm ne permet évidemment pas de conclure qu'il n'y aurait pas eu tournage dans les deux formats.

Si les témoignages oculaires ne permettent pas de conclure à un arrangement «pro-filmique» de la course le 12, il faut relever aussi que nous n'avons pas encore trouvé une source qui mentionne la présence, pourtant si visible, de deux opérateurs de cinéma.

14 Voir illustration n° 1 dans «*Captain Deasy's Daring Drive* (GB 1903) et la Martini: dix photographies», in <http://www.images.ch/2004/publications/martini.htm>.

15 An., «Motor Mountaineering. A Sensational Drive», in *The Daily Graphic* (Londres), mardi 13 octobre 1903, p. 10. Texte intégral traduit en français: <http://www.images.ch/2004/publications/martini.htm>.

Et la mise à l'épreuve de l'automobile – résistance des pneus, capacité du moteur et solidité des freins sur une déclivité maximale de 220 ‰ – n'en fut pas moins renouvelée avec succès¹⁵.

5. Un cinéma des sensations

Notre matériel appartient à un corpus dont la redécouverte est une des plus intéressantes récupérations faites durant les années 1990 de l'héritage des débuts du cinéma, aux multiples formats d'avant la standardisation du 35 mm. Il s'agit de films en 68 mm, non perforés, produits et exploités par la British Mutoscope & Biograph Company. Filmées par une caméra de marque Muto-graph, ces bandes de grand format étaient à double usage. Reportés sur des feuilles cartonnées montées en rouleau et feuilletées mécaniquement selon le principe du «flip-book», les photogrammes se prêtaient à un visionnement individuel sur le Mutoscope, où l'image de 50 mm de hauteur était légèrement agrandie par une lentille (manufacturé vers le début de 1897, brevet américain déposé par Herman Casler en 1894). Elles pouvaient également être projetées par le Biograph, un appareil de même format 68 mm, exploité entre l'automne 1896 et 1904 environ, à la mise au point duquel avaient collaboré Herman Casler et W. K. Laurie Dickson, deux des fondateurs de l'American Mutoscope Company (Dickson est connu pour avoir auparavant développé pour Edison le Kinetograph et le Kinetoscope). Le répertoire général du Biograph était alimenté par la production de diverses filiales installées notamment en Angleterre, en France, en Allemagne et en Hollande.

Curieusement, Brown et Anthony, les auteurs d'une très complète monographie sur la maison britannique, considèrent le film comme une production de la Mutoscope & Biograph Co. allemande, arguant qu'en 1903 la maison britannique ne produisait plus de sujets en 68 mm, con-

11/ La progression, filmée depuis le convoi ferroviaire en travelling avant.

(Schultze 51A/7)

trairement aux filiales continentales et en particulier la firme allemande. Ils attribuent à celle-là les vues montreusiennes en se fondant probablement aussi sur le monopole de principe qu'elle exerçait sur le territoire suisse. Entre-temps, l'identification formelle des deux opérateurs, Emile Lauste et W. R. Booth, ne permet plus de douter que ces derniers furent envoyés par la maison londonienne et qu'il s'agit effectivement d'un cas exceptionnel, puisque la filmographie de Brown et Anthony permet de constater le peu de tournage de la British Mutoscope Biograph sur le continent et l'absence complète de vues suisses, à part celles qui nous occupent ici¹⁶.

Parmi ces films, le fait que notre ensemble se présente sous la forme d'une série élaborée de vues, plutôt que de sujets isolés ou rattachés entre eux par une simple identité thématique, apparaît comme une étonnante exception dans cette ampleur. Le résultat du tournage se présente en effet sous la forme de quinze vues réparties en deux séries, neuf plans décrivant la montée de l'automobile sur la voie ferrée (105 m en 35 mm) et six plans la descente (60 m en 35 mm), soit au total quelque onze minutes de projection. Pour la plupart des images, c'est la figure cardinale du travelogue qui est utilisée : le « panorama », soit le travelling avant et arrière, pris depuis le train¹⁷. Le terme de « vue » est ici d'un usage délicat, car en général il laisse entendre que chaque image constituerait une entité autonome. Or nous sommes en présence de deux véritables ensembles, qui décrivent d'un plan à l'autre, en opérant des ellipses, l'aller et le retour d'un trajet spatial linéaire (toutefois, l'ordre du catalogage est discutable : une vue reste flottante, la première – voir *fig. 1* – et une succession improbable, voir *fig. 7-8*). Le terme de « plan » peut également prêter à confusion, dans la mesure où il entraîne l'idée d'une coïncidence systématique entre la prise et l'image éditée : or deux « plans » sont en fait le résultat d'une opération de montage (« jump cut »). Plus ou moins perceptible, la coupe synthétise la description en éliminant un temps jugé informativement mort (voir *fig. 3-4* et *5-6*). Ce procédé de raccordement, souvent invisible, est une des caractéristiques du « phantom ride », comme en témoignent de nombreuses vues de ce genre produites par Mutoscope & Biograph, qui exploitent notamment la facilité d'escamoter la discontinuité en profitant de l'obscurité des tunnels. Leur durée « spectatorielle », apparemment monolithique, peut varier ainsi entre 60 et 190 secondes¹⁸.

L'exploitation des vertus spectaculaires d'un format comme le 68 mm du Biograph pourrait paraître un élément d'archaïsme, caractéristique d'une situation antérieure à la standardisation des formats, si les salles Imax installées aujourd'hui parfois aux abords mêmes des sites naturels

¹⁶ Voir Richard Brown, Barry Anthony, *A Victorian Film Enterprise. The History of the British Mutoscope and Biograph Company, 1897-1915*, Flick Books, Wiltshire, 1999.

Les carnets de Lauste et ses souvenirs tardifs inédits furent déposés en 1999 à la South East Film & Video Archive and Hove Museum (Brighton). Le conservateur de l'archive en édita rapidement certaines pages, voir Frank Gray (éd.), « Emile Lauste's Reminiscences », in *Griffithiana*, n° 66/70, 1999/2000, pp. 212-223.

Sur les débuts américains de la Mutoscope, voir Gordon Hendricks, *Beginnings of the Biograph. The Story of the Invention of the Mutoscope and the Biograph and Their Supplying Camera*, New York, 1964.

¹⁷ Nous raisonnons sur l'objet archivé. Il n'est pas possible de présumer de l'articulation effective des plans lors de la projection de ces films à l'époque, qui débuta à Londres dès la fin octobre 1903. L'annonce de vente des vues en 35 mm qui figure en exergue de cet article, indique une possibilité de raccourcir l'ensemble : « A satisfactory length can be made up showing best parts of ascent and descent [...] ». Mais tout remontage demeure possible.

¹⁸ Voir les films Biograph 35 mm conservés par le Museum of Modern Art (New York), comme par exemple [*Scene from Front of A Train*], [*Scene of A Train along Edge of Sea*] ou [*Train Trip in the West*], projetés lors du colloque Domitor 1994.

Sur cette question, voir les travaux d'André Gaudreault et de ses collaborateurs, ainsi que de Thierry Lecoine, publiés dans le chapitre « Le fragment, la vue, le film », dans François Albera, Marta Braun, André Gaudreault (éd.), *Arrêt sur image, fragmentation du temps. Aux sources de la culture visuelle moderne*, Payot, Lausanne, 2002, pp. 225-296.

les plus pittoresques (Grand Canyon!) ne nous rappelaient le pouvoir d'attraction permanent de procédés employés précisément pour cultiver les chatouillements du tobogganing visuel. Fondamental pour apprécier cette montée et cette descente du Capitaine Deasy et de ses passagers, l'effet sensationnel de la pénétration frontale du paysage, le sentiment du vide et l'approche de la montagne sont des éléments que nos illustrations ne permettent évidemment pas de faire éprouver. Nos deux séries complémentaires, du moins telles qu'elles ont été conservées, présentent une approche à la fois linéaire et globale de l'événement. Non seulement elles en déroulent la succession, mais elles en organisent l'approche visuelle en faisant alterner les prises « panoramiques » (travelling avant) et les prises fixes effectuées depuis le terrain. Mieux encore, en intégrant au spectacle de l'exploit celui de son filmage, elles proposent l'image d'un deuxième exploit : celui de l'entreprise cinématographique que constitua le tournage lui-même. Prenons au mot le slogan londonien accompagnant la présentation de ces vues : « sensationnel ». C'est en effet un cinéma des sensations – et à partir de ce mot on pourra déployer l'éventail contemporain de l'éloge du cinématographe, de la connaissance par la vue au langage universel de l'image en passant par l'objectivité intrinsèque de l'objectif, ou alors soulever le couvercle de la boîte de Pandore : la sensation court-circuitant la raison, sollicitant les instincts, engendrant la confusion du vrai et du faux.

A la sensation panoramique mouvementée, notre terrain est des plus propices : tramway électrique de la ligne Vevey-Villeneuve (*Montreux : panorama*), funiculaire de Territet (vue Lumière hors catalogue), ligne Brig – Zermatt, pour les années initiales ; films tournés dans l'Oberland bernois et à Zermatt par Ormiston-Smith pour Charles Urban Co. entre 1903 et 1910 ; train à crémaillère de Suisse centrale qu'un plus patient

LA DESCENTE, fig. 12 à 14

12/ La descente, à la hauteur de Crêt-d'y-Bau, 1296 m, à deux kilomètres de la station de Caux, filmée depuis le convoi en travelling arrière. Risquons une identification des trois nouveaux passagers : Max de Martini, constructeur du véhicule, H. Eulenstein, directeur du Caux-Palace Hôtel, et le correspondant anonyme du Daily Graphic de Londres.

(Schultze B 6/1)

que nous finira bien par identifier (*La Suisse par le train*, Pathé 1905, visible sur www.pathearchives.com), fraiseuse ferroviaire engadinoise filmée tel hiver des années 1910 par Burlingham – à chaque fois, le panorama/travelling entraîne le voyageur vicariant dans la scène changeante qui se déroule sous ses yeux. Et tant mieux s'il se présente un tunnel. L'obscurité, propice au raccourcissement subreptice du plan, permet comme un changement à vue, se prêtant à un jeu de couvrement et de découvrement accentué par la netteté et la profondeur du champ. L'attraction du «phantom ride» perdurera dans les films de montagne romanesques, la montée de la vallée vers les cimes chargée désormais d'une valence morale. Quant au «panoramique», moment obligé de l'appropriation visuelle du paysage, il est alors associé à l'effort d'une conquête accomplie par les protagonistes de la fiction.

Dans la série de vues de *Captain Deasy's Daring Drive*, le sentiment de la vitesse est un élément-clé du spectacle, et cela sur un triple plan : la vitesse visible des véhicules ; la vitesse éprouvée par l'effet du «travelling», dont le support est escamoté du champ, laissant jouer au vide son rôle dramatique ; enfin, la vitesse de succession des vues à la projection, si souvent relevée à l'époque, à notre grande surprise d'ailleurs, car aujourd'hui nous épuisons d'un coup l'action du «plan», ne sachant plus que l'on regardait le «tableau». Outre cet élément, qu'il faut faire venir au jour au moyen d'une sorte d'archéologie de la sensation et de la représentation, nous dirons pour conclure que les vues ou le film de *Captain Deasy's Daring Drive* présentent un étonnant concentré de motifs qui dessinent les contours d'une modernité alors conquérante :

– un site de renommée internationale fréquenté par une clientèle de luxe, mis à portée du regard ;

13/ La descente, filmée depuis le convoi en travelling arrière.

(Schultze B 6/2)

14/ La descente, filmée depuis le convoi en travelling arrière.

(Schultze B 6/3)

13

14

- un équipement touristique (hôtels et infrastructure ferroviaire) qui exploite au maximum les potentialités panoramiques du paysage et qui ne cache pas l'« ingénierie » nécessaire à cette fin, quitte à susciter l'ire des premiers protecteurs du paysage ;
- un exploit physique et un test d'endurance mécanique touchant à un sport et à un produit industriel de pointe, l'automobile associant performance technique, innovation et aventure ;
- peut-être aussi une opération publicitaire, qui participerait à ce titre d'une forme alors très controversée de la modernité : la réclame ;
- Enfin, *last but not least*, l'auto-représentation du moyen de reproduction qui passe alors pour un des produits les plus caractéristiques du jeune siècle, le cinématographe.

Les photogrammes reproduits ici proviennent du positif safety 35 mm résultant du transfert après restauration des films de la « Schultze Collection of 68 mm Mutoscope and Biograph Films », NFTVA, Londres.

Nous les donnons en cherchant pour la montée à reconstituer la cohérence spatiale du parcours, selon un ordre qui ne correspond pas à la numérotation continue attribuée à chacune des vues par le catalogue du fonds Schultze. Par contre, pour éviter de produire un montage sur-interprété, nous commençons par le même numéro que le catalogue. Cette proposition, qui ne correspond pas au montage présenté par les copies de consultation de Captain Deasy's Daring Drive, devrait encore être vérifiée sur le terrain.

Enfin, des six vues de la descente seules les trois premières ont été retenues.