

USA

LE MÉCANO DE LA GENERAL

RÉALISATION : Buster KEATON
et Clyde BRUCKMAN

SCÉNARIO : Buster KEATON
et Clyde BRUCKMAN

d'après le livre

THE GREAT LOCOMOTIVE CHASE

de William PITTENGER

IMAGE : J. DEVEREUX JENNINGS,
Bert HAINES

MUSIQUE : Joe HISAISHI

INTERPRÉTATION : Buster KEATON,
Marion MACK

1926 - 1h16 - N&B - 35mm -

Muet - Version restaurée

Intertitres VO Américaine - ST Français.

PUBLIC SCOLAIRE
CONCERNE EN PRIORITÉ

- Tout public secondaire

DISCIPLINES INTÉRESSÉES

-Français

-Anglais

-Histoire

-Géographie

LE FILM

Johnnie GRAY, mécanicien d'une locomotive baptisée la General, a deux amours : sa machine et sa fiancée, Annabelle LEE. Lorsque la guerre de Sécession éclate en 1861, il est refusé par l'armée qui le juge plus utile à la cause sudiste comme mécanicien, que comme soldat. Annabelle qui ne comprend pas la raison de ce renvoi, le prend pour un lâche et le fuit.

Un an plus tard, la General, avec Annabelle à son bord, est détournée par un groupe d'espions nordistes. Johnnie se lance à leur poursuite...

ANALYSE

*** Une histoire vraie et une reconstitution réaliste des faits :**

Sur un plan visuel, LE MÉCANO DE LA GÉNÉRAL peut être rangé parmi les plus beaux films visuellement de l'histoire du cinéma. Keaton choisit un sujet dramatique et en fait une comédie,

seul le point de vue a été changé. William PITTENGER était un nordiste alors que Johnny GRAY est un sudiste. La transposition permet ici au héros de finir dans le camp des vainqueurs, ce qui est toujours mieux pour une comédie.

"J'ai pris une page d'histoire et je m'y suis tenu dans les moindres détails.... Et j'ai reconstitué la poursuite exactement comme elle s'est passée. Je me suis rendu sur les lieux de l'action originelle, et le paysage ne me plaisait pas tellement. C'était même carrément laid. Je ne pouvais pas du tout utiliser les rails, car les trains de l'époque de la guerre de Sécession étaient plus étroits qu'aujourd'hui. Alors je suis allé dans l'Oregon. Là-bas c'est truffé de voies de chemins de fer étroites à cause des scieries. Donc on a trouvé le matériel roulant, les roues et les chariots, on a construit le train de marchandises et le train de passagers, et reconstitué trois locomotives."(KEATON).

L'endroit choisi autour de Cottage Grove avait également l'avantage de fournir des paysages somptueux de montagnes et de forêts de pins. De nombreuses scènes furent tournées sur des voies parallèles : alors que la locomotive filmée filait à toute allure sur une des voies, la caméra était montée sur un train qui se déplaçait sur la voie parallèle afin de produire des travellings spectaculaires avec KEATON dans son train au premier plan.

***Des moyens à la hauteur de l'ambition du réalisateur :**

La reconstitution de la guerre de Sécession par KEATON est tout aussi impressionnante et authentique que dans *NAISSANCE D'UNE NATION* (D.W GRIFFITH, 1915), *AUTANT EN EMPORTE LE VENT* (V. FLEMING, 1939) ou *LA CHARGE VICTORIEUSE* (J. HUSTON, 1951). Pour les armées, il embaucha 500 figurants dans la garde de l'Etat de l'Oregon ; quand ils jouaient des Sudistes, ils portaient les uniformes gris et marchaient de gauche à droite, tandis que les Nordistes avaient des uniformes bleu foncé et marchaient dans l'autre sens. Les participants se souviennent de la bataille de la rivière Rock (filmée par 6 caméras) comme d'un combat au réalisme angoissant. Au moins 9 hommes furent blessés, plusieurs faillirent se noyer et KEATON fut lui-même assommé par le souffle d'une explosion. Les explosifs provoquèrent un incendie de forêt qui interrompit le tournage en extérieurs pendant plusieurs semaines jusqu'à ce que la pluie ait effacé les traces de fumée. La scène la plus époustouflante dans le film est l'effondrement du pont qui précipite une locomotive et un train complet dans l'eau en contrebas. Aucune maquette ne fut utilisée, et on raconte que le train repose toujours au fond de la rivière. A 42 000 dollars, c'est le plan qui est réputé pour avoir coûté le plus cher dans toute l'histoire du cinéma.

D'UN POINT DE VUE CINEMATOGRAPHIQUE

*** Des prouesses techniques :**

A l'époque du *MECANO DE LA GENERAL* la caméra est, pour des raisons pratiques, encore souvent fixe (le matériel est lourd et peu maniable). Pour donner l'illusion du mouvement KEATON multiplie les angles de prises de vue pour un même plan ainsi que l'échelle des plans. La mise en scène aussi participe à cette illusion de mouvement avec les entrées et sorties de champs nombreuses des personnages.

Quelques mouvements de caméra sont pourtant perceptibles. Notamment de légers panoramiques (la caméra restant fixe sur son axe, pivote de gauche à droite) le plus souvent pour suivre le train. Mais surtout KEATON utilise le travelling (mouvement de caméra vertical ou horizontal) en réalisant un deuxième chemin de fer à côté du premier sur lequel roulent les train qu'il filme. Tout cela combiné dans un montage qui donne une sensation de fluidité et de continuité extraordinaire. Pas de trucages dans ce film hormis les effets spéciaux (très artificiels!) du coup de foudre lors de l'orage dans la forêt. KEATON a vraiment réalisé toutes les cascades que l'on voit à l'écran.

*** Constructions narrative et formelle :**

La structure du film est parfaitement symétrique: 1. présentation des protagonistes, de la situation et leur interaction, 2. vol et poursuite vers le nord, 3. sauvetage d'*Annabelle*, 4. retour pourchassé vers le sud, 5. bataille de Rock River et dimension nouvelle du personnage central. La mise en scène et la remarquable photographie sont, d'ailleurs, elles-mêmes géométriques, utilisant volontiers les figures graphiques de la symétrie et du parallélisme. Le rythme est parfaitement soutenu, le déroulement des événements ne connaissant aucune baisse d'intensité. Le personnage, très attachant, de Johnny GRAY est d'une grande richesse psychologique et comique. Incarnation particulièrement convaincante de la figure classique du héros malgré lui, d'abord mal jugé, il apporte ce décalage intéressant entre l'objectif individuel et l'enjeu collectif, voire national (mis en relief par le fameux "If you lose this war, don't blame me /si vous perdez cette guerre, ne venez pas me le reprocher"/ d'un candidat éconduit à l'enrôlement pour l'amour d'une femme, plus que de la patrie). Cet aspect est particulièrement bien souligné par les séquences dans lesquelles le train traversent la retraite sudiste et l'avancée nordiste dans des directions scéniques volontairement opposées... encore la symétrie. L'absence d'effets spéciaux, des cascades effectuées "sans filet", dans un environnement particulièrement périlleux donnent au film une qualité documentaire et une intensité dramatique inégalées.

*** Le muet ou l'expression de l'artiste à son apogée :**

La nature documentaire de l'histoire confère une qualité unique au jeu de KEATON. Son personnage ne semble jamais essayer d'être drôle ou de faire des choses drôles. Au contraire, il est totalement concentré sur sa mission de vie ou de mort. La comédie naît des mésaventures qui lui tombent dessus, et de l'ingéniosité qu'il trouve aux problèmes et aux dangers. L'action dramatique et l'aspect comique ne font qu'un et sont interdépendants. On n'a jamais l'impression que l'intrigue n'est qu'un prétexte à la comédie, ni que les gags sont des fioritures qui viennent agrémenter l'histoire. Les gags pourtant sont excellents. Un film construit autour des trains était l'aboutissement d'une fascination que KEATON cultivait depuis toujours.

*** Le coût du film :**

LE MECANO DE LA GENERAL avec un budget final de 415 000 dollars, fut le film le plus cher que KEATON ait réalisé. Il allait pourtant être un désastre financier puisque les critiques et le public de 1927 n'étaient pas prêts pour les innovations et le génie du film. Sa ridicule recette nationale (474 000 dollars) constitua une perte considérable. Ce n'est que 30 ans plus tard que LE MECANO DE LA GENERAL fut redécouvert et réévalué. Aujourd'hui il est reconnu comme l'un des plus grands films jamais réalisés.

THÈMES ESSENTIELS ET UTILISATIONS PÉDAGOGIQUES

*** Associations d'idées de films / de livres :**

NAISSANCE D'UNE NATION, D.W GRIFFITH, 1915 ; AUTANT EN EMPORTE LE VENT, livre de Margaret Mitchell adapté par Victor Fleming au cinéma en 1939 : la guerre de Sécession.

LA BÊTE HUMAINE de ZOLA adapté au cinéma par Jean RENOIR en 1938 avec Jean GABIN : l'homme et sa machine.

Tous les Charlie Chaplin pour le comique du personnage mais aussi L'ENTRÉE DU TRAIN EN GARE DE LA CIOTAT des frères LUMIÈRE pour la manière de filmer le train.

LE RÉALISATEUR

Acteur et cinéaste américain né à Pickway, Kansas le 04 octobre 1895.

Initié dès son plus jeune âge au spectacle comique partageant la vie itinérante de ses parents comédiens, Buster KEATON parvient à s'imposer en solo en 1917. Sa gestuelle, son univers imaginaire le distinguent des autres. FATTY, autre comique, l'engage à ses côtés. En 1920, il joue dans CE CRÉTIN DE MALEC qui le propulse au même rang que CHAPLIN. KEATON s'impose alors avec ses courts-métrages (FRIGO FREGOLI -1921-, FRIGO DÉMÉNAGEUR -1922...). En 1929, son œuvre personnelle est achevée. Après LE CAMÉRAMAN LE FIGURANT, ses deux films indépendants, la MGM l'"achète", le formate et brise sa carrière. Il enchaîne alors une série de rôles accessoires qui n'ont plus rien à voir avec son talent justifié. Excepté son apparition dans BOULEVARD DU CRÉPUSCULE (Billy WILDER, 1950) et LES FEUX DE LA RAMPE (Charlie CHAPLIN, 1952), l'effacement des années 40, où le temps et l'alcool l'ont usé, il publie son autobiographie en 1960. Il meurt à Hollywood le 1er février 1966.

LE COMPOSITEUR

Joe HISAISHI est le musicien le plus célèbre du Japon. Il a composé la partition musicale de la copie restaurée du MECANO DE LA GENERAL. HISAISHI est, depuis plus de vingt ans, le compositeur phare de l'archipel nippon, signant les musiques des films de Takeshi KITANO (HANA BI -1997-, L'ÉTÉ DE KIKUJIRO-2001-, DOLLS -2002...), et des dessins animés de Hayao MIYAZAKI (LE CHÂTEAU DANS LE CIEL -1986-, MON VOISIN TOTORO-1988-, PRINCESSE MONONOKE-1997-, LE VOYAGE DE CHIHIRO-2001....) .