

***Captain Deasy's Daring Drive* (GB 1903) et la Martini : deux textes**

Le tournage de la réédition manquée de l'exploit du capitaine Deasy sur Martini n'est pas décrit, ni même mentionné dans les sources qui nous ont été accessibles. Cette absence, qui n'est probablement due qu'à l'inexhaustivité de notre recherche, rend d'autant plus précieux le témoignage inédit de Lauste lui-même, l'un des deux caméramans de la British Mutoscope and Biograph Company.

On déplorera que ce texte soit si tardif. Réécrits dans les années trente à partir de carnets de route, il faut les prendre avec prudence, comme on le constatera ici : Lauste se souvient que la montée fut réussie et qu'elle fut filmée telle ! Mais le récit contient assez d'éléments intéressants et plausibles pour garder sa valeur de témoignage.

Pour que les images en travelling réalisées par le jeune Lauste (il avait 25 ans en cette année 1903) et son collègue Walter Booth retrouvent la valeur sensationnelle - au sens propre comme au sens figuré - qu'elles purent avoir à l'époque, rien de plus parlant que le compte-rendu d'un participant direct de l'exploit.

Notre auteur anonyme eut le privilège de prendre place dans la Martini lors de la deuxième course, et s'il reste singulièrement muet sur la présence de compatriotes « cinématographistes », il eut l'occasion de faire part de ses émotions au public anglais trois jours à peine après les avoir éprouvées. C'est notre deuxième document.

RC

Bibliographie

Roland Cosandey, "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)", *Décadrages. Cinéma, à travers champs* (Genève), n° 6, automne 2005, pp. 98-110.

Roland Cosandey, Bilderbogen einer Filmexpedition im Lande des Tourismus. Die Mutoscope & Biograph Co. in der Schweiz, 1903, in : *kintop* (Bâle, Francfort sur le Main), no 4, 1995, pp. 50-70.

Version 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, no 4, 1995, pp. 475-493.

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

Luke McKernan, Mark van der Tempel, éd., *Le Meraviglie della Biograph. The Wonders of the Biograph*, Pordenone, 1999/2000 (Griffithiana, no 66/70, 1999/2000).

Emile Lauste
1903 - Suisse, ascension de l'automobile du Capitaine Deasey
[sic pour Deasy]

Extrait des souvenirs inédits d'Emile Lauste (1880 – 1946), caméraman de la British Mutoscope & Biograph Company, rédigés à Londres en 1935, sur la base de ses carnets.

Je fus envoyé à Caux (Suisse) le 8 octobre 1903 pour filmer une série complète de vues du capitaine Deasey montant en automobile de Caux à Roche-de Naye [sic] sur les rails du chemin de fer. J'étais accompagné par M. [Walter R] Booth, un autre technicien de la British Mutoscope & Biograph Company.

Nous disposions pour ce voyage de deux caméras Biograph [image de 70 mm., sans perforations] et de deux caméras Prestwich [35 mm., perforations standard], afin d'enregistrer des images aussi bien pour le Mutoscope que pour les projecteurs standard Edison. Nos appareils furent inscrits pour Territet d'où nous devons atteindre la montagne. Nous parvînmes à Lausanne sans encombre pour constater à la douane, à notre consternation, qu'un trépied de caméra manquait. Nous n'en trouvâmes pas trace. Il nous fallut poursuivre la route en laissant des instructions et une description de cette pièce si importante de notre équipement.

Le trajet en funiculaire fut une expérience extraordinaire. A chaque tournant s'ouvrait un vaste et magnifique panorama, si cher au cœur du touriste. D'un côté, c'était la montagne aux sommets couronnées de neige, de l'autre les vallées, avec le Château de Chantillon [sic pour Chillon] qui surgissait à nos yeux de manière si pittoresque sur fond de lac scintillant, au gré de la montée et de ses innombrables virages.

Le beau son des cloches agitées par les vaches dans les pâturages que nous surplombions s'estompa quand nous arrivâmes à destination, à Caux. On nous logea au Palace Hôtel, le plus bel endroit où je fus jamais. On nous donna deux chambres spacieuses qui donnaient sur le lac. Les magnifiques couchers de soleil et la coloration des montagnes furent un régal unique et je restais à contempler le splendide spectacle de couleurs et de teintes qu'offrait la nature.

Comme toujours, toute bonne chose a une fin. Nous étions partis au pied levé et pour filmer, mais notre hôte voulut nous offrir ce qu'il avait de meilleur et rendre notre séjour aussi plaisant que possible. Nous eûmes tôt fait de découvrir que pour nous mêler aux visiteurs séjournant en ce lieu, il nous aurait fallu un habit de soirée. Par malheur, ni mon ami ni moi-même n'avions emporté ce costume avec nous. Pour éviter de nous mettre dans l'embarras dans cet entourage, on dressa pour nous une table particulière, à l'écart des dames et des messieurs vêtus à la dernière mode.

Quand l'employeur règle la note, les opérateurs font en général ce qu'il faut à moindre coût. Nous avions donc commandé le vin le meilleur marché de la carte. Nous en avions à peine bu une demi-bouteille que le directeur nous dit

« Messieurs, je vous prie, ne buvez pas de ce vin, je vous en offre un bien meilleur », et il fit venir une bouteille de champagne. Nous finîmes de manger et je terminai la bouteille que nous avions commandée. Encore aujourd'hui, mon ami prétend que je n'avais pas cessé de lui parler alors qu'il voulait aller se coucher. Attribuons cela à l'air revigorant de l'altitude...

Le lendemain, nous travaillâmes dur. Nous enregistrâmes les extraordinaires difficultés du trajet d'une voiture à moteur lancée à l'assaut de la pente abrupte du funiculaire, se frayant un chemin dans un pied de neige, voire plus par endroits. Comme je ne pus suivre jusque là, cette partie du trajet fut effectuée par mon ami.

Ces vues furent montrée aux membres du Motor Club (aujourd'hui le R. A. C.) qui les jugèrent magnifiques et du plus haut intérêt.

Traduction Roland Cosandey.

Le texte original et une traduction en italien ont paru dans Frank Gray, « Emile Lauste's Reminiscences / Memorie di Emile Lauste », in McKernan, van der Tempel, éd., *Le Meraviglie della Biograph. The Wonders of the Biograph*, 1999/2000, op. cit., pp. 212-223.

Cette version française, ici révisée, a paru dans *La Revue automobile*, no 51, 18-24 décembre 2003, p. 21.

Nos remerciement vont à Frank Gray, conservateur de South East Film & Video Archive, Brighton.

Les documents laissés par Emile Lauste (manuscrits, photographies) sont conservés par le South East Film & Video Archive / Hove Museum Collection, Brighton.

Les positifs originaux du film (70 mm. sans perforation) sont conservés à Londres, au National Film & Television Archive. Ils ont été transférés sur pellicule 35 mm.

Le Département audiovisuel de la Bibliothèque de la Ville de La-Chaux-de-Fonds en a acquis un tirage 35 mm.

Anonyme, «Motor Moutaineering. A Sensational Drive», *The Daily Graphic* (Londres), mardi 13 octobre 1903, p. 10.

D'un correspondant à Caux près de Montreux – Le télégramme laconique par lequel le capitaine Deasy annonçait il y a une semaine son ascension réussie de Caux aux Rochers-de-Naye sur la voie du chemin de fer à crémaillère ne donnait pas une juste idée du caractère sensationnel de l'exploit. Hier (dimanche), j'eus la possibilité de l'accompagner dans un second voyage. La neige tombée en abondance sur les hauteurs empêcha malheureusement de couvrir plus qu'une portion du trajet. Mais la partie qui fut parcourue suscita suffisamment d'émotions effrayantes, et, comme elle comprenait un trajet aussi escarpé et aussi dangereux que tout le reste de la ligne, la déclaration faite par le capitaine Deasy d'avoir accompli la totalité du trajet en fut amplement attestée, si fallait qu'on en administrât la preuve.

Notre ascension nous mena du Palace Hôtel de Caux [Caux, 1050 m] jusqu'à Crêt d'Ybau [Crêt d'y Bau, 1286 m], sur une distance d'un mile un quart, avec une déclivité d'un pour quatre et demi sur un mile. La voie est soutenue par des traverses métalliques et un ballast de pierres de granit meuble, si bien que l'on a l'impression de rouler sur une route nouvellement empierrée, mais pas encore tassée. La largeur du ballast est de 6 pieds 9 pouces et, en certains endroits, il est exactement contigu à la bordure du précipice de 1000 pieds, qui tombe en vertigineuses pentes escarpées. La plupart du temps, la marge entre les roues de la voiture et la bordure du ballast excédait à peine un pied, si bien que le moindre accident ou la moindre erreur dans le maniement du moteur aurait mené au désastre.

Le capitaine Deasy conduisait une Martini 14-18 CV qui avait été utilisée au cours des trois derniers mois pour des excursions en Suisse. Le seul changement d'importance en relation avec son haut fait avait été le montage d'un pignon d'entraînement de chaîne à neuf dents à la place de la roue d'engrenage habituelle à onze dents, une réduction remarquablement peu considérable. Non seulement la voiture nous emmena sans le moindre effort, le capitaine Deasy et moi-même, sur une pente d'une déclivité d'un pour quatre et demi sur un mile, mais elle s'arrêta aussi sur la partie la plus escarpée et redémarrâ sans difficulté, bien que sous l'effort les roues projetassent les pierres au loin.

Quel sentiment effrayant que de bondir ainsi par dessus les traverses à quelque 6 miles à l'heure et de gravir cette terrible pente, les roues à un peu plus d'un pied d'un profond précipice ! La neige qui était tombée ne permit pas de poursuivre l'ascension au-delà de Crêt d'Ybau, mais la descente fut encore plus saisissante. Le capitaine Deasy avait pris comme passagers M. Ernest Cuénod, qui avait conduit la voiture durant la descente lors de la tentative précédente, M. Max de Martini, M. Eulenstein et moi-même. Et comme la voiture pesait une tonne, le poids total que devaient retenir les freins approchait d'une tonne et demie. Si vous êtes amateur de sensations fortes, je ne puis que vous recommander de plonger le regard dans ces vallées à pic, lorsque la voiture décrit un virage dans de telles conditions, les roues sautant sur les traverses et projetant le ballast. Mais les freins tinrent bon. Ils furent même suffisamment puissants pour maintenir la voiture à l'arrêt sur la partie la plus escarpée de la rampe.

L'ascension complète accomplie précédemment par le capitaine Deasy représentait une distance de 3,5 miles et une altitude de 3000 pieds, avec une pente de 22 % pendant près de deux miles, soit un pour quatre et demi. L'inclinaison la plus forte est de 23%, dans le long tunnel traversant le col de Jaman, qui est si sombre que la conduite y présenta une difficulté extrême, les roues de la voiture ayant de surcroît le plus grand mal à adhérer sur la voie humide. Sensationnel exploit de conduite automobile, cette course est une extraordinaire démonstration de hardiesse et de savoir-faire, tout autant que la preuve des performances de la voiture.

Texte paru dans *La Revue automobile*, no 51, 18-24 décembre 2003, p.20., dans une traduction de Jean-Luc Lesouëf, revue pour ce dossier par Roland Cosandey.

**Cette documentation a été établie par Roland Cosandey à l'occasion de la projection du film *Captain Deasy's Daring Drive* (GB 1903), Oriental Vevey, samedi 18 septembre 2004, de 9h30 à 10h15.
Un programme du festival IMAGES '04, Vevey**