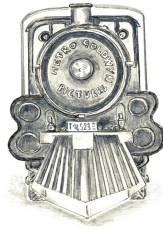


Un événement à Jœuf, le passage du train sans rails

Le lundi 29 novembre 1926, le quotidien nancéien “L’Est Républicain” publie une nouvelle sensationnelle : **le passage à Jœuf le lendemain du train sans rails de la Gaumont-Metro-Goldwyn**. Ce train sans rails ou “*train sur roues*”, fabriqué à Indianapolis, effectue un tour du monde à l’initiative des deux firmes cinématographiques, la Gaumont française et la Metro-Goldwyn américaine, qui souhaitent montrer leur puissance commune en faisant **la promotion du film Ben-Hur, sorti en 1925**. (1)



Ce voyage unique en son genre commence aux États-Unis en mars 1925. Le train est ensuite exhibé au Mexique et au Canada avant de traverser l’Atlantique et d’accoster en Europe à Rotterdam. La “*caravane*” s’arrête dans 67 villes hollandaises et continue son show au Danemark, au Luxembourg, dans 53 villes de Belgique, en Allemagne et dans 157 villes en Angleterre, en Écosse et au Pays de Galles.

Le train sans rails aborde la France le 24 novembre 1926 à Strasbourg, après déjà 100 000 kilomètres de trajet. Il lui en reste environ 350 000 à faire à travers l’Europe, l’Afrique et l’Asie, l’Australie et la Nouvelle-Zélande dont 10 000 en France. Son livre d’or est signé par les plus hautes personnalités comme le roi et la reine des Belges, le lord-maire de Londres, le préfet de la Seine qui n’hésitent pas à participer aux cérémonies de réception.

Le train sans rails est composé d’une locomotive style Compound avec deux moteurs de 90 chevaux, d’un tender et d’un wagon Pullmann, et dispose d’un freinage hydraulique à main et à pied. Ce wagon est à la fois un salon, une salle-à-manger, un fumoir et un wagon-lit, car les sièges se transforment en couchettes. Une “*radio-table*” permet de capter la station de la Tour Eiffel et celle de Londres.

L’ensemble du convoi est chauffé et ventilé à l’électricité ; la cuisine fonctionne aussi à l’électricité. On y bénéficie de l’eau chaude et froide. À l’arrière du wagon, des chaises longues et des fauteuils, placés sur une plate-forme aménagée, permettent de profiter du paysage. Participent à ce long voyage Messieurs Carrier, directeur, Parsons, ingénieur en chef, Lazare Edelsten de la maison Gaumont-Metro-Goldwyn, Rush, mécanicien et plusieurs chauffeurs.

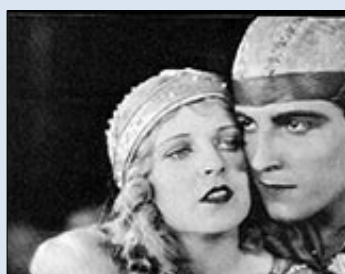


Ci-dessus, cliché du passage du train sans rails, réalisé dans une ville américaine non située. En haut, dépliant réalisé par la “*Metro-Goldwyn*” au départ de leur caravane de promotion itinérante.

(1) Créée par Léon Gaumont en 1906, la “*Société des établissements Gaumont*” s’associe avec la compagnie américaine Lœw’s Metro en avril 1924. Gaumont devient ainsi distributeur exclusif des productions de l’entreprise créée par Marcus Lœw (né à New-York dans une famille juive pauvre d’émigrants autrichiens), au début du siècle. En septembre 1925, suite à une nouvelle fusion, la Gaumont devient la “*Gaumont-Metro-Goldwyn*” (G.M.G.). Mais, d’un commun accord, les deux partenaires reprennent leur autonomie et dissolvent la G.M.G. en septembre 1928. **L’événement survenant à Jœuf en fin d’année 1926 intervient donc pendant la brève période d’association entre les deux compagnies majeures du cinéma au milieu des “*Années folles*”.**

À l'approche de la période de Noël, cela semble le bon moment pour faire la promotion du cinématographe dans la cité jovicienne, avec cette réclame pour le film réalisé par Fred Niblo. En effet, ce chef-d'œuvre du cinéma muet doit être distribué en France à partir d'avril 1927, soit quatre mois plus tard.

Promotion d'un chef-d'œuvre du Cinéma



Affiches et scènes du film *Ben-Hur: A Tale of the Christ*. La version de 1925 est la deuxième des trois adaptations du roman de Lew Wallace. La toute jeune M.G.M. prend un risque important avec cette coûteuse superproduction. Le tournage est difficile : commencé sous la direction de Charles Brabin en Italie, pays alors troublé à l'époque par la montée de Mussolini, il est repris en main par Fred Niblo et achevé à Hollywood, avec Ramon Novarro (Judah Ben-Hur), Francis X. Bushman (Messala), May McAvoy (Esther) et Betty Bronson (Marie) dans les rôles principaux.

Le film est porté par un magnifique souffle épique, avec **deux grandes scènes d'anthologie** : la bataille navale (bien plus réussie que dans la version de 1959 d'après les cinéphiles). Cette séquence est même considérée comme l'une des meilleures batailles filmées de toute l'histoire du cinéma). La seconde scène est évidemment la **course de chars**, sauvage et poignante. Toutes les scènes de foule sont également impressionnantes et quelques passages sont en couleurs, un procédé expérimental à deux couches (vert et rouge, pas de bleu) qui demandait un très fort éclairage. Grand film commercial, *Ben-Hur: A Tale of the Christ* fut un énorme succès, l'un des plus importants de cette décennie des années vingt.

Le lion Slats, premier animal enrôlé par la Metro dès son inauguration en 1924. Il apparaît pour la première fois à l'écran en début de générique du film muet *He Who Gets Slapped* (Larmes de clown, en français). Bien sûr, pour ses débuts à l'écran, Slats s'abstenait de rugir puisque le cinéma n'était pas encore sonore.

Il se contentait de montrer son profil



léonin en secouant paresseusement son impressionnante crinière, d'un air plutôt débonnaire. Slats tiendra sa place dans tous les génériques (en noir et blanc et muets) de la Metro Goldwyn jusqu'en 1928. Son successeur, Jackie, sera le premier à faire entendre son rugissement dans *White Shadows in the South Seas*, le premier film sonore produit par la M.G.M.

Un grand moment de l'Histoire des loisirs à Jœuf

Dans la cité industrielle de Jœuf, avec l'achèvement de la reconstruction des Forges la reprise économique génère un bel essor de la vie associative dans les domaines culturels et sportifs. Depuis la fin d'année 1924, avec la reprise du "*Casino des Familles*" par M. Émile Roussel et l'ouverture par M. Fernand Magnani du "*Franchepré-Palace*", la ville dispose désormais de deux salles de cinéma. Ainsi, les cinéphiles joviciens et ceux des cités voisines peuvent se divertir chaque fin de semaine et choisir entre les programmes de projections proposés par ces deux établissements. En 1926, le mardi 30 novembre, le passage du train sans rails met évidemment à l'honneur les deux administrateurs des cinémas locaux !

« Venant de Moyeuivre, le train arrivera à Franchepré vers 10 heures 30 et les visiteurs seront aussitôt reçus au «Casino des Familles». Le convoi remontera ensuite la rue de Franchepré pour parcourir la localité, en empruntant, les rues Pierre de Bar, de l'Hôtel-de-Ville et du Commerce et s'arrêtera à nouveau devant le Franchepré-Palace jusqu'à 12 heures 30. Évidemment, toute la population est invitée à aller admirer «ce train qui est un chef-d'œuvre»». (2)

Deux journaux nous donnent tous les détails de la journée : l'édition de Briey de «L'Est Républicain», dès le mercredi 1^{er} décembre, et l'hebdomadaire local «L'Avenir de la Vallée de l'Orne» qui paraît le samedi 4 décembre. Tandis qu'une foule de plus de 2000 personnes attend impatiemment l'arrivée du train dans la rue de Franchepré, les représentants de la presse accompagnent les organisateurs qui se rendent en automobile au devant des visiteurs, lesquels ont pris un peu de retard au passage à Moyeuivre (cf. document ci-dessous).



Le passage du Train sans rails. — Le passage du Train sans rails, de la Compagnie Gaumont Métro Goldwyn, dans notre ville fut attendu avec impatience, ayant un certain retard sur l'horaire prévu. Une foule curieuse, évaluée à plus de 2.000 personnes, se pressait sur les trottoirs de la rue de Franchepré, commentant cet événement nouveau à Jœuf.

Les représentants des journaux régionaux et locaux, M. le maire de Jœuf que MM. Roussel, directeur du Casino des Familles; Magnani, directeur du Franchepré-Palace avaient eu la délicatesse d'inviter, s'étaient rendus en auto à la rencontre du train.

Ils trouvèrent la locomotive et son wagon Pullmann en pleine forme, après avoir été ovationné à Moyeuivre, et furent présentés aux représentants de la Cie Grammont Métro Goldwyn, qui les invitèrent à prendre place dans le train.

Ci-dessus, début de l'article de «L'Est Républicain» du 1^{er} décembre 1926 sous la plume de Louis Lepezzel, correspondant local du journal.

Ci-contre, extrait de l'article paru trois jours plus tard et rédigé par Victor Champomier, directeur-gérant de «L'Avenir de la Vallée de l'Orne».

On constate que les deux directeurs des salles de cinéma joviennes ont l'heureuse initiative de placer la manifestation sous le signe de l'amitié franco-américaine.

Le « train sans rails » : —

MM. Roussel, directeur du «Casino des Familles», et Magnani, directeur du «Franchepré-Palace» doivent être félicités de la manière dont ils ont organisé la réception des voyageurs étrangers et lui ont imprimé le caractère d'une manifestation d'amitié franco-américaine. Par leur obligeance, M. le maire de Jœuf et les représentants de la presse ont pu se rendre, en automobile, à la rencontre du train, à Moyeuivre. Là les présentations eurent lieu, les invités prirent place dans le train, qu'une foule de 2.000 personnes, attendait sur les deux trottoirs, le long de la rue de Franchepré.

La locomotive, le wagon surtout avec son aménagement électrique et son confort enviable, aimantèrent les regards, éveillèrent la curiosité, suscitèrent l'admiration.

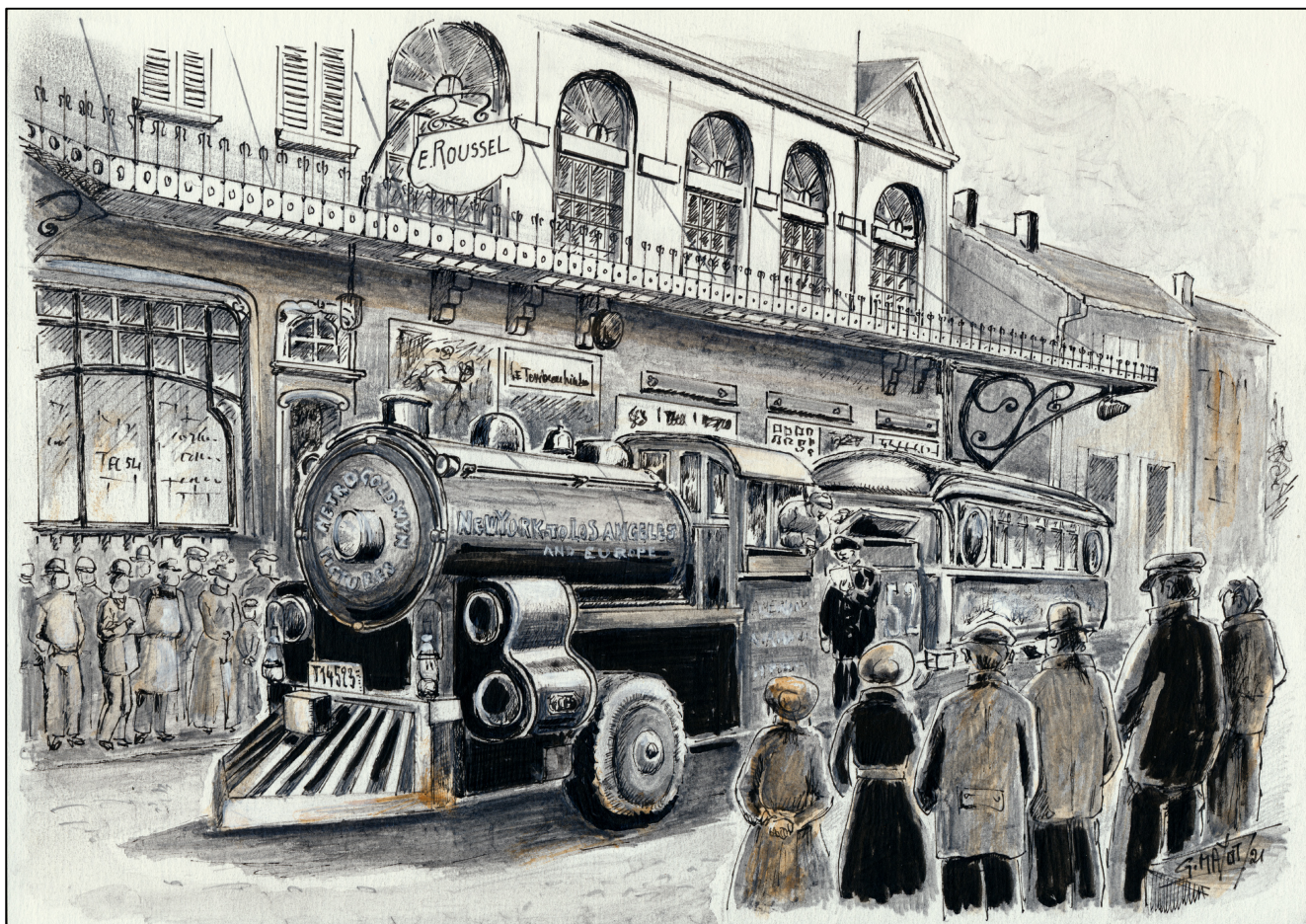
Le premier arrêt a lieu chez M. Roussel, devant le «Casino des Familles». Celui-ci offre un vin d'honneur auquel sont conviés Gustave Maguin, maire de la ville, M. René Paschal, directeur des Forges, les représentants de la presse et des autorités, le commissaire Marchal, le brigadier de gendarmerie Desmoulins, les gendarmes et agents de police.

Mlle Wolff offre alors une magnifique gerbe de fleurs aux hôtes de passage et le coiffeur Eugène Hablizig est chargé de leur souhaiter la bienvenue en «langue anglo-américaine». (3)

(2) D'après «L'Est Républicain» du 29 novembre 1926. Venant d'Allemagne, le train était à Strasbourg le 24 novembre. Après un passage par Lunéville, Nancy et Metz, il fait une halte à Jœuf en se rendant à Verdun.

(3) d'après les deux articles de journaux cités ci-dessus.

Aucun des journalistes présents ne confirme que le tour de Jœuf, annoncé dans le programme, ait effectivement été effectué... Peut-être que les retards accumulés, à Moyeuve puis lors de la première halte en bas de Franchepré, ont entraîné la décision de passer directement au Franchepré-Palace.



Arrêt du train sans rails devant le "Casino des Familles" de M. Émile Roussel (dessin original de Gérard Mayot).

Le second arrêt se situe donc au numéro 57 rue de Franchepré, devant l'autre salle de cinéma de la ville. Là encore, la réception est organisée avec soin : signatures du livre d'or, vin d'honneur et présence de deux anciens combattants portant leurs multiples décorations. La visite se poursuit par un banquet servi à la "Brasserie Centrale" toute proche, repas avec discours à l'issue duquel la caravane reprend sa route vers Verdun.

M. Magnani, le sympathique directeur de Franchepré-Palace, après les signatures au livre d'or des personnages cités plus haut, leur fit une réception plus que cordiale et offrit lui aussi un vin d'honneur. Par une délicate attention, MM. Klicker et Sponville, la poitrine constellée de leurs décorations, avaient été invités.

Un banquet fut ensuite offert à la Brasserie Centrale à tous les invités, et les talents culiniers de M. Paul furent très appréciés. M. Magnin, maire de Jœuf, au nom de toute la population adressa ses remerciements aux représentants de la Cie Goldwyn, et M. Lepezel, représentant « l'Est Républicain », adressa ses remerciements aux membres de la presse pour l'aimable invitation et leva son verre aux succès, à la prospérité de la Cie Métro Gaumont Goldwyn, à l'Amérique et à la France.

Second arrêt chez M. Magnani où, après les signatures au livre d'or, qui s'enorgueillit des autographes de la Reine des Belges, du Gouverneur de New-York et du maire de Londres, on but encore un vin d'honneur. MM. Klicker et Sponville y représentaient glorieusement les Anciens Combattants.

Puis un banquet réunit tous les invités à la Brasserie Centrale. Menu soigné, que M. Paul releva d'une note régionale, par le moyen d'une savoureuse quiche Lorraine. Au dessert, M. Maguin, maire de Jœuf, parlant au nom de la population, adressa un remerciement des mieux tournés aux représentants de la Compagnie Goldwyn et, avec sa bonhomie habituelle, au nom de la presse, M. Lepezel, correspondant de l'Est Républicain, leva son verre aux succès, à la prospérité de la firme américaine, à l'Amérique et à la France.

Ci-dessus, autre extrait de "L'Est Républicain". Ci-contre, extrait de l'article paru dans "L'Avenir de la Vallée de l'Orne". Contrairement à son confrère, Victor Champomier conclut par son intervention lors du banquet et signale les remerciements qu'il a adressés au nom de la population aux organisateurs pour leurs efforts et leur réussite.

A l'occasion du passage du
Trains sans Rail
 Le **CINE-PALACE** présentera
Le Chauffeur inconnu
 Des frissons, du rire
 Avec **BÉBÉ DANIELS**
 et **ROD LA ROCQUE**
*Ce Film passera avec Exclusivité sur les
 Boulevards de Paris.*

Sous son article dans "L'Avenir de la Vallée de l'Orne", Victor Champomier publie un encart annonçant le prochain programme du cinéma "Franchepré-Palace" de M. Magnani.



Vue animée de la "Brasserie Centrale" où a été servi le banquet du 30 novembre 1926. Le menu soigné et "régionaliste" servi aux visiteurs américains a été conçu par Albert Paul, restaurateur ayant succédé à Frédéric Royer devant les fourneaux, quelques mois auparavant.

Alors que le train poursuit son tour de France avant d'aller visiter d'autres continents et poursuivre la promotion du film Ben-Hur, il était intéressant de vérifier si les Joviciens avaient enfin pu voir ce chef-d'œuvre dans l'une ou l'autre de leurs salles habituelles de Franchepré !

Projeté pour la première fois en France au printemps 1927, "Le film éternel" n'arrive à Nancy qu'en octobre 1928. Il est alors projeté au Majestic-Cinéma, rue Saint-Dizier. Cependant vu le succès escompté, l'exploitant invite les amateurs à réserver leur place à l'avance (cf. ci-dessous).



CINÉMAS

C'était à prévoir.....
la location pour
BEN HUR
 prend de telles proportions
 qu'il est nécessaire
 de prendre ses précautions
DÈS A PRÉSENT
 pour louer ses places
AU MAJESTIC

Extraits de "L'Est Républicain" des 8 et 12 octobre 1928.

CE SOIR
« Ben-Hur » à Majestic-Cinéma

C'est ce soir que le célèbre film « Ben-Hur » sera donné sur l'écran de Majestic-Cinéma, rue Saint-Dizier.

On a dit bien des choses sur « Ben-Hur » : les centaines de millions qu'il a coûtés, les vedettes du film, la magnificence que la Metro-Goldwy-Mayer apporta à sa réalisation. Ce qui ne peut se relater ou se décrire, c'est sa suprême beauté, l'intérêt de son intrigue, l'ampleur et l'intensité de son mouvement.

En somme, « Ben-Hur » est un monument cinématographique formidable, unique, car il n'en sera pas réalisé un pareil de si tôt.

Le succès de « Ben-Hur » est assuré pendant des semaines, d'autant plus que M. Claude, le sympathique directeur du Majestic-Cinéma (qui a rendu au bel établissement tout son prestige d'autrefois) a entouré la présentation de ce super-film d'un éclat exceptionnel.

Enfin Ben Hur sur un écran jovicien !

Le dépouillement complet des deux journaux cités dans cet article nous permet d'affirmer que, s'ils disposent désormais de films sonorisés, jusqu'au début décembre 1929 les responsables des cinémas de Franchepré n'ont pas encore eu la possibilité de projeter l'œuvre de Fred Niblo !

Mais, l'achèvement et l'inauguration de la salle François de Curel, en octobre 1929, et la formation de la Société Jovicia chargée de gérer la programmation des différentes manifestations (séances de théâtre ou de cinéma, réunions ou autres) mettent fin à ce "manque de trois années" et la projection de Ben Hur constitue un beau cadeau de Noël pour la population jovicienne.

SALLE FRANÇOIS DE CUREL
59, Rue du Commerce, JÉUF

REPRESENTATIONS CINÉMATOGRAPHIQUES des Fêtes de Noël et du Nouvel-An

Dimanche 22 Décembre 1929
Mercredi 25 Décembre »
Dimanche 9 Décembre »
Mercredi 1^{er} Janvier 1930

en Matinée à 15 heures --- en Soirée à 20 h. 30

BEN-HUR

LE FILM ÉTERNEL

Production - METRO - GOLDWYN - MAYER

avec RAMON NOVARRO

Prix des Places : Corbeilles et 2 premiers rangs de balcon 10 fr. ; Premières 5 fr. ; Deuxièmes 3 fr. 50 ; Troisièmes 2 fr. (Les enfants doivent être accompagnés.)

Billets pris en location sans augmentation de prix, les 20, 21, 23, 24, 27, 28, 30 et 31 décembre 1929 de 13 heures à 17 heures au bureau de M. Bourg, à l'entrée de l'Usine.

Billets pris à l'entrée de la salle, pour chaque Représentation, à partir de 14 heures, pour la matinée, et de 19 heures 30 pour la Soirée.

JOVICIA demande au public, pour prix des places des représentations qu'elle lui offre, les prix qui permettent de constituer des spectacles de première valeur. Ses frais, qu'elle doit couvrir par ses recettes, dépendent de l'importance des programmes, de la renommée des acteurs, de leur éloignement, des cachets qu'elle doit leur consentir.

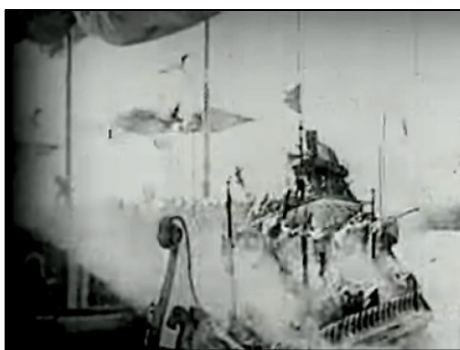
Les prix des places pour chaque représentation sont donc variables comme les dépenses engagées, mais restent toujours les prix minima qui peuvent être demandés au public.



Annonce parue dans "L'Avenir de la Vallée de l'Orne" du 21 décembre 1929.

Ci-dessus et à gauche ci-dessous, deux images extraites de la bande annonce originale réalisée pour la promotion du film.

(https://fr.wikipedia.org/wiki/Ben-Hur_film,_1925)



Extrait de "L'Avenir de la Vallée de l'Orne" du samedi 4 janvier 1930. Les responsables de Jovicia expliquent leur choix d'avoir programmé le monument du cinéma muet cinq ans après sa sortie, alors que les films sont devenus parlants depuis octobre 1927 et que la première réalisation française du genre vient de sortir deux mois plus tôt, le 31 octobre 1929.

BEN-HUR

La Société JOVICIA a eu à cœur de présenter au public le film *Ben-Hur* qui est, jusqu'à ce jour, le chef-d'œuvre de la production cinématographique mondiale.

Ce film a été passé pendant 18 mois à Paris sans interruption et dans toutes les villes de France plusieurs reprises ; nous avons tenu à ce que la population de notre région puisse profiter de cette œuvre d'une valeur sans égale. La réalisation technique de ce film a nécessité des préparatifs formidables, et les photographies ne donnent qu'une faible idée du soin demandé par la reconstitution d'un des plus beaux spectacles de l'Époque Romaine.

Plus de 30 bibliothécaires recherchèrent pendant 4 mois les documents indispensables qui devaient servir à confectionner l'immense garde-robe destinée à habiller 8.000 hommes ou femmes. Les premières scènes furent filmées avec 5 000 figurants passant et repassant sous la célèbre porte de Joppé, reproduite exactement d'après celle qui existait sous le règne d'Auguste.

Un grand chantier naval de Livourne fut chargé de la construction de la flotte romaine ainsi que des galères des pirates. Les bateaux étaient de vraies trirèmes avec voiles et triple rangée de rameurs, et leurs dimensions étaient calculées pour de longs voyages. Le lancement de toute la flotte comprenant 18 navires d'un tonnage considérable, fut un grand événement auquel participèrent les autorités Italiennes et les représentants du corps diplomatique. La construction avait demandé un an et demi.

Et que d'efforts pour réaliser au XX^e siècle, la vision du combat naval, des luttes titaniques entre galères romaines et pirates ! Chaque matelot touchait une prime spéciale par minute de prise de vue des navires en feu. De haut d'immenses plates formes flottantes Fred Niblo, le célèbre metteur en scène, filmait ces scènes de près ou de loin : Les appareils planaient à douze mètres au-dessus de la mer démontée. Des centaines de canots automobiles croisaient, hors du champ de vision, pour recueillir les acteurs de cette scène quand ils se précipitaient dans les flots, qui, du haut des vergues, qui, des flancs du navire embrasé, qui, du pont où tout se confondait en une effroyable mêlée. Il y a là un exploit extraordinaire qui n'a jamais été tenté et qu'on ne recommencera pas de longtemps.

Si les scènes de la Nativité, des galères, du combat naval sont des chefs-d'œuvre dépassant tout ce qui avait été conçu jusqu'à ce jour, la course des chars laisse à son tour, loin derrière elle, ces évocations admirables. La vue de cette immense arène de 900 mètres de long sur 300 mètres de large, entourée de gradins contenant des milliers de spectateurs, est d'une impression formidable.

Le cirque couvrait une superficie de 650.000 mètres carrés ; son édification, à laquelle ont coopéré plus de mille ouvriers, dirigés par de nombreux ingénieurs et artistes décorateurs, a demandé 6 mois. En outre, cinq cents charpentiers et staffeurs furent affectés spécialement à ce travail. Plus de 10.000 acteurs et figurants participèrent dans ce cadre grandiose. 48 pur sang, dont deux trouvèrent la mort au cours de l'action, furent utilisés pour la course, pour laquelle eux et leurs conducteurs avaient été entraînés pendant trois mois. Fred Niblo dirigeait la prise de vue d'une tour haute de 30 mètres et communiquait avec ses lieutenants et opérateurs, de vues se fit en autos, en avions et dans des souterrains au-dessus desquels passaient les quadriges à une allure folle. 16.600 mètres de film furent utilisés pour cette seule vue. La prise de vues de la course de chars, fut un événement à Los-Angeles ; les ateliers chômèrent, les représentants de l'autorité, de la voie publique, du commerce et de la finance, la presse, toutes les vedettes étrangères au film, ainsi que les maîtres en scène, voulurent assister, en costumes gréco-romains et orientaux, à cette scène unique dans les annales cinématographiques et apporter par leur présence un tribut d'admiration au réalisateur de ce chef-d'œuvre.