



HAL
open science

Chères B.D. de mon enfance...L'imaginaire automobile dans la B.D. des années 50-70

Joël Thomas

► **To cite this version:**

Joël Thomas. Chères B.D. de mon enfance...L'imaginaire automobile dans la B.D. des années 50-70. Frédéric Monneyron et Joël Thomas. Automobile et littérature, Presses universitaires de Perpignan, pp.215-221, 2005, Collection Etudes, 2-914518-65-X. hal-04548956

HAL Id: hal-04548956

<https://hal.science/hal-04548956>

Submitted on 16 Apr 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

« Chères BD de mon enfance... L'imaginaire automobile dans la B.D. des années 50-70 »

Joël THOMAS – Université de Perpignan-Via Domitia (France)

Ces quelques pages se voudraient un hommage aux bandes dessinées des années 50-70¹, et plus particulièrement au rôle nourricier et formateur que leur représentation de l'automobile a joué dans l'imaginaire de cette génération de leurs lecteurs. Sans doute les publications les plus marquantes étaient-elles *Pilote*, *Spirou* et les incontournables albums de *Tintin*². Dans tous les cas, l'automobile occupait une place prééminente dans les bandes dessinées. Cela se faisait dans un climat favorable, une sorte de consensus lié à l'imaginaire de la période. L'automobile n'avait pas encore été diabolisée, et était au contraire profondément enracinée dans les représentations de notre quotidien. En même temps, elle amenait une forte charge de rêve, car elle avait déjà une légende, en même temps qu'elle pouvait être le symbole privilégié d'un progrès, d'un mieux-être à venir : en ceci, ses formes anticipatoires les plus audacieuses confinaient à une forme de science-fiction. Un pied dans le passé, un pied dans l'avenir : c'étaient bien les « figures du temps » de G. Durand qui étaient convoquées, mais sans oublier une forme de réalisme qui nous tenait informés de ces avancées par rapport aux productions automobiles de la période, régulièrement analysées, testées, commentées. En même temps que l'évasion des aventures de *Spirou* et *Fantasio*, une chronique régulière de *Spirou* – celle de « Starter », tenue par Jidéhem (Jean de Maesmaeker) - était consacrée à la compétition automobile, et à son imaginaire « héroïque » (mais aussi à des informations très précises sur la production automobile au quotidien). Quant à la Fiat 509 jaune de Gaston (toujours dans *Spirou*), elle avait plus vocation à être un lieu d'étonnantes transformations (et en particulier un lieu d'intimité, où Gaston avait de longues conversations avec Mademoiselle Jeanne...³ qu'un véhicule proprement dit, car elle roulait finalement très peu. On le voit, c'est bien un panorama complet des trois régimes de l'imaginaire durandien (héroïque, nocturne synthétique, lié aux « figures du temps », et nocturne mystique³) qui présidait à cette représentation de l'automobile dans le journal de *Spirou*.

C'est le gage d'un imaginaire équilibré. Et c'est sans doute à cause de cet équilibre inconsciemment perçu que les lectures de *Spirou* nous semblaient si roboratives. En particulier, le recours à l'imagination s'y mariait particulièrement bien avec le réalisme des représentations. Cela nous rassurait sur la validité des schémas représentés, et en même temps cela nous apportait la part de rêve indispensable à toute construction de soi-même. Car c'était

¹ Il y a une préhistoire de l'imaginaire automobile dans la B.D. : la voiture est déjà bien présente dans *Bécassine* (1905), *Les Pieds Nickelés* (1908), ou *Bibi Fricotin* (1924).

² Il faudrait citer aussi Francis et Tillieux (la Ford T de *Marc Lebut* ; la Peugeot 203 du *Lac de l'Homme mort*), Baru (*L'Autoroute du Soleil*, et la Facel Vega HK 500), Jacques Martin (*Alix*, et Guy Lefranc : *L'Ouragan de feu*, et l'Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce 1958 « gonflée » par Conrero), Tibet (*Ric Hochet* et ses Porsches 911 Targa), Roba (*Boule et Bill* et leur 2 cv. Citroën), Jidéhem (*Starter*), R. Leloup (*Yoko Tsuno*), Uderzo (*Tanguy et Laverdure*, *Mirage sur l'orient*, et la Delahaye 135S de 1938), Peyo (*La Route du sud*, et son AC Cobra), et bien sûr Jean Graton (*Michel Vaillant*).

³ Sur ce plan, cf. F. Monneyron et J. Thomas, *Dans le miroir de l'automobile. Essai sur un imaginaire contemporain*, Paris, Klincksieck, 2005.

bien une vraie *paideia*, une forme d'initiation au monde des adultes que nous proposaient ces magazines⁴. Et sur ce plan, par rapport au *Zeitgeist*, à l'esprit du temps, c'était une réussite.

Prenons un exemple, emprunté aux mythiques B.D. de Franquin dans *Spirou*. Dès 1953, dans *La Corne de Rhinocéros*, Franquin nous avait fait rêver avec la géniale Turbotraction. Cette voiture futuriste, intelligente, porteuse de beaucoup d'innovations passées ensuite dans la pratique, fut détruite, dans l'épisode, par la conduite inconséquente du sheik Ibn-Mah-Zoud. Or voici qu'en 1958, Ibn-Mah-Zoud revient, dans *Vacances sans Histoire*, porteur d'un magnifique cadeau : la Turbotraction 2, encore plus étonnante, encore plus révolutionnaire. Il l'offre à Spirou et Fantasio, pour se faire pardonner sa maladresse. La Turbotraction constitue une rêverie si élaborée qu'elle a donné lieu, dans le numéro 1000 de *Spirou*, à une véritable et très réaliste fiche technique, où l'on apprend qu'elle a une turbine de 225 cv. qui lui permet d'atteindre 240 km/h, qu'elle mesure 4,75 m. de long, 1,90 m. de large, 1,30 m. de haut, qu'elle a trois places frontales, un toit ouvrant qui s'opacifie électriquement, un radio-téléphone, un écran de télévision escamotable, un frein de stationnement électrique, un volant rétractable en cas d'accident⁵.

Dans la même B.D., nous trouvons Fantasio au volant d'un étrange véhicule, en apparence archaïque (une vieille Citroën 5HP), mais futuriste à sa manière, car dotée de gadgets qui préfigurent l'Aston Martin de James Bond, mais dans le loufoque plutôt que dans l'héroïque : des panneaux lumineux qui remercient les autres usagers, ou les injurient, une télécommande permettant de faire varier à volonté la couleur des feux de circulation, une plaque d'immatriculation rotative, pour mystifier la maréchaussée, et une buse projetant de l'huile de vidange, dans les cas d'altercation plus vive.

Dans les deux cas – Turbo 2 et voiture de Fantasio – la fantaisie créatrice est là. Mais elle joue dans deux domaines différents. La Turbo 2 est un prototype futuriste, un modèle de science-fiction, et en même temps le laboratoire d'une nouvelle technologie. Elle fait rêver, mais elle annonce déjà l'avenir. Elle nous projette dans le futur. A l'inverse, la Citroën 5HP joue sur la fantaisie, et sur un vieux rêve libertaire de transgression des interdits. Elle a, à sa manière, une fonction cathartique de l'imaginaire adolescent, mais en jouant sur une fonction ludique et libératrice. Et ce qui est très intéressant, c'est que ces deux imaginaires – celui, constructif, de la construction futuriste, et celui, jubilatoire, de la libération festive – représentant deux pôles de notre psyché, ordre et désordre, sont associés et mis en synergie : Fantasio et Ibn-Mah-Zoud *échangent* leurs voitures, ce qui remet en quelque sorte le monde en ordre : le préjudice de la destruction de la Turbo 1 est réparé par le cadeau de la Turbo 2 ; et l'émir arabe est lui-même ravi d'avoir un véhicule ludique, mais sécurisant (la 5 HP ne dépasse pas les 45 km/h), qui, compte tenu de sa conduite dangereuse, ne mettra en danger ni sa vie ni celle des autres. Les passions sont assouvies, mais l'ordre et la tranquillité sont respectés : dans l'inconscient des jeunes lecteurs de *Spirou*, toutes les tendances et les aspirations (transgressives, mais aussi sécuritaires) sont comblées. Ce n'était pas un des moindres mérites de ces B.D. que de réussir à parler à la fois à nos désirs d'adolescents (rien n'était vraiment interdit), mais aussi à un besoin d'être rassuré, qui est également indispensable à la construction de soi⁶.

⁴ Les mythiques *Récits de l'Oncle Paul* avaient, pour leur part, mission d'y pourvoir, en faisant découvrir l'histoire universelle à leurs jeunes lecteurs.

⁵ En reconnaissance de ce réalisme anticipatoire, la Cité des Sciences de la Villette a organisé, en octobre 2004, une exposition *L'Automobile et la Bande dessinée*, à l'occasion de laquelle une maquette grandeur nature et roulante de la Turbotraction 2 a été exposée, parmi quarante voitures rendues légendaires par leur image représentée dans la B.D..

⁶ A cette image, les personnages de Spirou et Fantasio sont à la fois marginaux, et bien installés dans la société.

Tintin⁷ est, d'une certaine façon, plus nomade que Spirou et Fantasio (même si tous ces héros ont en commun de beaucoup voyager) : il utilise nombre d'automobiles, comme passager et souvent comme conducteur (il fait d'ailleurs montre d'un joli coup de volant), mais, à la différence des héros de Franquin, il n'est jamais propriétaire de ces véhicules. Ils sont tous prêtés, loués, empruntés. Les voitures tombent en quelque sorte entre ses mains. De façon intéressante, Hergé, lui, était grand amateur d'automobiles⁸, et il posséda plusieurs des modèles qui devinrent mythiques dans ses B.D. : il fut l'heureux propriétaire, entre autres, d'une Opel Olympia, d'une Singer, d'une Lancia Aprilia, de deux berlines Lancia Aurelia (Hergé consacra quatre pages de *L'Affaire Tournesol* à la sublime version coupé B20 1951 de cette voiture), d'une Porsche 356, d'une Mercedes 190 SL (qu'il n'aima pas), d'une Alfa Romeo Giulietta Sprint, d'une Rover 2000, d'un coupé Lancia Flavia, et d'une BMW série 5. Mais Tintin, lui, est sans bagages : ce nomadisme fait partie de sa manière d'être, il lui est donné de conduire ces voitures, sans les posséder ; cela va bien avec l'éthique du héros, plus attaché à l'être, et à une exigence de comportement, qu'à l'avoir et à la propriété.

Par contre, lorsque ce sont d'autres personnages que le héros qui conduisent, ils sont souvent possesseurs de la voiture : c'est que le choix de la voiture est alors un reflet de leur personnalité. L'élégance milanaise⁹ du possesseur de l'Aurelia déjà citée fait écho à celle de sa voiture ; le maffieux docteur Müller est toujours au volant de grosses cylindrées luxueuses et prestigieuses qui affirment sa puissance : Jaguar Mark X 1962, dans *L'Île noire*, Buick Super Touring Sedan de 1942, dans *Tintin au pays de l'or noir* ; les Dupont, très « français moyens », ne conduisent que des petites Citroën : 5HP type C2, dans *Tintin au pays de l'Or noir* ; 2 cv dans *Les bijoux de la Castafiore* ; à moins qu'ils ne roulent en Jeep, comme dans *Tintin au pays de l'or noir*, ou dans *Objectif lune* (deux albums où, les deux fois, la Jeep a les honneurs de la couverture), mais alors, le mythique tout-terrains est l'équivalent de Jolly Jumper dans *Lucky Luke* : le coursier du héros picaresque moderne, du cow-boy contemporain. Enfin, la mégalomanie du général-dictateur Tapioca, dans *Tintin chez les Picaros*, trouve son prolongement dans ce véhicule étrange et baroque qui lui sert de limousine, et qui apparaît comme le croisement improbable d'une Zil soviétique et d'une Mercedes 600. Dans tous ces cas, on le voit, l'automobile est – comme dans la vie – un marqueur social fort.

A propos de *Spirou* comme de *Tintin*, on peut dire quelques mots de la technique du dessin. Chacun des deux créateurs, Franquin et Hergé, a sa manière, son style (d'ailleurs, Hergé ne dessinait pas lui-même les automobiles ; il avait une équipe à cet effet (dont Michel Demarets, Jacques Martin, Roger Leloup), et Hergé « installait » lui-même ses personnages dans le véhicule). Mais Franquin et Hergé ont un point commun : leurs représentations d'automobiles concilient toujours réalisme et stylisation¹⁰ : une fidélité dans le respect des détails¹¹, un respect des proportions, un sens de la perspective pour le réalisme ; mais aussi une pointe de stylisation qui réussit à rendre ces voitures « plus vraies que vraies », à les faire entrer dans notre imaginaire, et à créer une sorte de musée légendaire, un Panthéon de

⁷ Sur le sujet, cf. Ch.-H ; de Choiseul-Praslin, *Tintin, Hergé et les autos*, Moulinsart, 2004.

⁸ Bien que, dit-on, il eût de piètres connaissances en mécanique. C'était plutôt un esthète de l'automobile qu'un technicien.

⁹ Ce Milanais au nom difficilement mémorisable (Arturo Benedetto Giovanni Giuseppe Pietro Archangelo Alfredo Cartoffoli) ressemble d'ailleurs beaucoup à un Turinois célèbre, le designer Nuccio Bertone...

¹⁰ L'équipe d'Hergé travaillait d'abord sur une abondante documentation technique, en particulier les catalogues des constructeurs. Chaque modèle faisait l'objet d'une fiche, avec croquis et photos.

¹¹ Dans *L'Affaire Tournesol*, Hergé, amoureux de la « ligne à l'italienne » de la Lancia Aurelia coupé B20, a fidèlement reproduit certains détails qui ne lui ont pas échappé, et qui font partie du charme de la voiture : la conduite à droite, mais aussi l'élégant volant Nardi en bois...qui ne peut se manier qu'avec des gants en cuir souple.

l'automobile de B.D. Cela crée un véritable style : la fameuse « ligne claire », au dessin unique¹², fermement conduit, sans retouches, approximations ni grisés. On se souvient de quelques modèles mythiques : les deux Turboactions déjà évoquées, pour Franquin, mais aussi la Fiat 509 jaune à damiers de Gaston. Associées à Hergé, les voitures mythiques ne manquent pas : retenons, entre autres, la Jeep, la Lincoln Zephyr « convertible cabriolet » de 1938 (dont le capitaine Haddock est l'heureux propriétaire dans *Les sept boules de cristal*), la Lancia Aurelia coupé B20 1951 de *L'Affaire Tournesol*, mais aussi la berline Aurelia de *Tintin au pays de l'or noir*, ou la Jaguar Mark X 1962 de *L'Île noire*. L'influence de ces magazines sur l'imaginaire des jeunes fut si réelle et vivace qu'un grand designer, comme Luc Donckerwolke (qui a fixé le style de Volkswagen, puis de Lamborghini) a confessé que l'envie de ce métier lui était venue en lisant les B.D. de Michel Vaillant...

Finalement, l'histoire de la B.D. reflète la sociologie de son époque : dans ces années 50-70, nous étions dans l'âge d'or de l'automobile, et les phantasmes qu'elle engendrait étaient *persona grata* de notre imaginaire. Il n'y avait pas de limitations de vitesse, ni de « tout sécuritaire », et l'automobile n'était pas encore diabolisée¹³. Au début des années 70, le premier choc pétrolier a fait tomber la voiture de son piédestal¹⁴, y compris dans la B.D. « Peu à peu, elle a perdu son statut d'héroïne, meilleure amie de l'homme et de l'enfant »¹⁵ : il n'était plus question d'en faire un des vecteurs de la *paideia*, le support d'une forme de récit initiatique ; désormais, elle dégageait une aura sulfureuse, dans un monde où, définitivement, « la vitesse, c'est dépassé »¹⁶. Dans ce naufrage, seul, le Michel Vaillant de Jean Graton a tant bien que mal survécu, assez pour donner le jour à un film (qui n'a sans doute pas les qualités de la B.D.). La légende vivante de l'automobile a peut-être connu à la fois son apogée et son chant du cygne avec la B.D. des années 50-70¹⁷.

¹² Les actuels dessinateurs de B.D. faisant intervenir l'automobile procèdent souvent différemment, avec un rendu tendant à une vision plus onirique, plus fantaisiste de la voiture : Meyer (*Berceuse assassine*), Verron (Odilon Vergus), Gazzotti (Soda), Bilal (*Le Sommeil du monstre*), Hermann (*Jeremiah ; Manhattan Beach 1957*), sont plutôt à la recherche d'un climat ; d'autres sont nostalgiques, en particulier des « belles américaines » (Philippe Berthet, *Pin-Up*). Dans tous les cas, le souci du détail et du réalisme n'est pas leur préoccupation première.

¹³ entendons-nous bien : il ne s'agit pas de regretter cette époque, mais de constater qu'elle est révolue, définitivement obsolète, parce que le monde a changé, et nos imaginaires avec lui. Le seul refuge qui reste à la vitesse, ce sont les temples qui abritent ses circuits mythiques, et c'est certainement mieux comme cela. Cf. F. Monneyron et J. Thomas, *op. cit.*, chap. VII, *Mythe et compétition automobile*.

¹⁴ Sur les incidences du choc pétrolier sur l'imaginaire automobile (et de façon plus générale, sur les relations entre l'automobile et son imaginaire), cf. F. Monneyron et J. Thomas, *op. cit.*

¹⁵ A. Legendre, *L'Automobile*, n° 701, octobre 2004, p. 155.

¹⁶ C'est sans doute pour cela que, comme nous le relevions supra, note 7, les représentations récentes de l'automobile dans la B.D. tendent à être beaucoup plus « déréalisées » (même image, au cinéma, avec la Batmobile de Batman, ou les invraisemblances des multiples versions de *Taxi*) : il faut qu'il soit bien clair qu'elles parlent à notre imagination, et qu'elles n'évoquent pas – encore moins ne subliment... - un monde réel.

¹⁷ Même si le phénomène automobile continue à susciter tout un imaginaire, tant sur le plan commercial que dans des activités plus gratuites. Mais les métamorphoses qu'il a connues, qu'il connaît encore, sont majeures, et nous ne pouvons aborder le sujet dans l'espace qui nous est imparti. Pour une analyse plus détaillée, cf. F. Monneyron et J. thomas, *op. cit.*