Paysage et logistique dans les aventures de Tintin

Pascal Robert
Enssib, ELICO (EA 4147)

Les théoriciens du paysage ont une approche plutôt statique du paysage, à de très rares exceptions près (Desportes 2005). Le paysage est physique, habillage d'un territoire [1] ou le produit d'un site de perception-représentation ; il est un espace à travailler, à aménager ou, ce qui nous intéresse véritablement ici, un espace « artialisé » comme le dit A. Roger (Roger, 1997), un espace saisi par les formes de la représentation. Peinture ou photo, il semble que les images, dès lors qu'elles le construisent dans le geste même où elles le captent, *arrêtent* en quelque sorte le paysage. Certes, elles appréhendent parfois la modernité en cette fin de XIX^{e} – début de XX^{e} dans quelques tableaux impressionnistes ou les photographies d'un A. Stiglitz, qui montrent, enfin, le train sillonnant un paysage ou la gare comme nouveau paysage urbain, mais dans un geste qui reste somme toute marginal dans l'ensemble de leurs productions [2]. Seul le cinéma, à travers des stéréotypes, il est vrai (l'espace américain de l'ouest ou de la grande ville par exemple), réintroduit véritablement la question du mouvement (Deleuze, 1983) : parce qu'il est mouvement lui-même, parce qu'il met en scène de manière privilégiée l'action qui se déroule dans un espace lui-même traversé par des hommes, des animaux et des machines. L'arrivée du train à la Ciotat des frères Lumière n'en est-il pas le symptôme même ?

N'est-ce pas, cependant, oublier la bande dessinée ? Car celle-ci sait, très tôt (et dès qu'on lui en offre l'espace notamment), utiliser les moyens de transport comme l'un des vecteurs même de sa narration : à l'instar d'un Saint-Ogan en France ou d'un Hergé en Belgique. Tintin traverse littéralement le siècle, de 1929 à 1976, de sa visite

1. À nos yeux l'espace est abstrait, calculable (cartographiable), le territoire est concret (il est une géomorphologie), habitable (socio-sémiotisé) et le paysage l'habille (montagne de tel type (andine ou alpine) ou plaine de tel type (Po ou américaine) (Robert, 2015) -il peut donner lieu à l'artialisation dont parle A. Roger (Roger, 1997). Malgré tout, nous continuerons ici à utiliser le mot « espace » dans son acception courante qui est lui-même, au fond, articulation « sauvage » des trois couches précédentes.

2. Où, lorsque la peinture, comme avec le Futurisme, se concentre sur le mouvement, elle en oublie ou efface le paysage au bénéfice de l'expression de ce seul mouvement, exacerbé et magnifié tout à la fois.

aux Soviets à celle qu'il effectue chez les Picaros. Cette traversée l'est doublement, à la fois en termes d'histoire et en termes de paysages. Ce qui lie les deux ? La logistique. Par logistique nous entendons à la fois les moyens de transports (logistique physique) et de communication (logistique informationnelle), que nous laisserons de côté ici. Or, Tintin utilise, emprunte, vole ou réquisitionne une multitude de ces vecteurs : avions, fusée, barque, char d'assaut, voiture, camion, caravane, sous-marin, hélicoptère etc. Ces engins inscrivent inévitablement leurs trajectoires dans des paysages qu'ils donnent à voir : autrement dit, et c'est l'hypothèse qui sous-tend ce travail, les aventures de Tintin, font coévoluer logistique et paysage, l'un révélant l'autre.

Ce chapitre s'articule en trois parties : la première privilégie l'entrée paysage et propose une typologie des paysages dans Tintin dans laquelle la logistique est seconde, la deuxième, dans un renversement qui privilégie cette fois la logistique, vise à montrer que les modes d'apparition du paysage dans Tintin sont liés à la logistique, enfin la troisième souligne que, dans Tintin, logistique et paysage participent pleinement du récit. Hergé nous offre, au final, une sorte de théorie implicite du paysage parce qu'il sait problématiser, de fait, ce rapport entre logistique et paysage, sorte d'impensé des théories contemporaines du paysage et pourtant essentiel à prendre en compte, à nos yeux, pour véritablement penser le paysage aujourd'hui.

1 Le paysage dans Tintin : essai de typologie

Le livre de Pierre Masson, *On a marché sur la Terre* (Masson, 2016), offre une remarquable synthèse de la question du voyage dans les aventures de Tintin. Nous nous sommes appuyé sur ce travail, ainsi que sur le livre de Jean-Marie Apostolidès (2011), pour élaborer notre typologie.

1.1 Le paysage-décorum (Soviet, Congo, Amérique, Pharaon [3])

Dans les premiers albums de Tintin le paysage n'est pas vraiment un paysage, pas dans le sens, en tout cas, où il pourrait renvoyer à un paysage reconnaissable, même sous la loi du stéréotype qui gouverne le mode de fonctionnement graphique de la bande dessinée. Ici, le stéréotype est poussé à sa propre extrémité, en ce sens qu'il produit de manière autonome un objet graphique, en l'occurrence un paysage, qui ne relève pas de la référence mais d'une logique symbolique propre qui se suffit à elle-même. Ainsi, les paysages de Soviet dénotent-ils moins les véritables paysage russes qu'ils ne fonctionnent comme des signes d'un état du paysage : vaste, neigeux, etc. Le Congo d'Hergé est moins vraisemblable que donné, là encore, à travers une logique de signes : la végétation est pour le moins approximative et il s'agit moins de restituer le Congo que de fournir au lecteur des symboles partagés et donc fortement stéréotypés jusqu'à la caricature d'une certaine Afrique. Les paysages américains ou égyptiens ne dérogent pas à cette règle : ils visent moins à montrer réellement l'Amérique ou l'Égypte, qu'à évoquer des images comme lieux communs : gratte-ciel et prairie d'un côté, temple (ou Mastaba) aux murs couverts de hiéroglyphes et désert de l'autre. Autrement dit, le décor verse ici dans le *décorum* pour reprendre un mot de Pierre

3. La liste des albums de Tintin a été reportée en fin de chapitre, avec les années de la première parution. Ils ont tous été publiés chez Casterman. Nous avons, pour des questions de lisibilité, simplifié les titres ici. La mise en équivalence est opérée au niveau de la liste finale.

Fresnault-Deruelle (1999). Un décorum pour dire un décor purement décoratif, qui, certes, dit une supposée identité, africaine, américaine, russe ou égyptienne, mais sur un mode qui travaille moins dans le registre de la vraisemblance que de la clé symbolique.

1.2 Le paysage géopolitique (Lotus, Oreille, Ottokar, Crabe, Or noir, Affaire, Coke, Picaros)

Le paysage des albums suivants change en même temps que change la logique narrative de la série (Masson 2016 et Apostolidès 2011) : celle-ci bifurque, en effet, vers un registre plus politique, plus géopolitique où l'on sort de la fable (où Tintin était toujours accueilli comme un Héros et reconnu) pour entrer véritablement dans le monde plus réaliste des jeux et enjeux géopolitiques qui travaillent la planète. Le paysage, sans être totalement réaliste, offre néanmoins une toile de fond qui trouve un peu plus de consistance dans la nécessité qui est la sienne de situer les aventures de Tintin dans un vraisemblable. On sort, dès lors, du décorum symbolique pour entrer dans un paysage qui marque une identité géopolitique, positionnable sur une carte et sinon vérifiable, du moins reconnaissable dans des archétypes culturels stylisés : la Chine du Lotus est ainsi devenue une chine vraisemblable, dans ses paysages urbains raturés d'inscriptions écrites en chinois par Tchang et porteuses d'un sens politique affiché [4], dans ses paysages ruraux où l'on peut reconnaitre le fleuve du Yang-tsé-kiang (ou Yangzi Jiang) ou l'évocation d'un paysage de la peinture traditionnelle chinoise. L'Amérique du Sud de l'Oreille laisse peut être un peu plus sa part à la caricature, mais il n'empêche qu'à défaut d'être d'opérette, car les bombes explosent réellement et les coups de feu partent vraiment, le coup d'état comme forme d'action politique y a été systématisé comme rarement ailleurs (c'est le célèbre « *pronunciamento* » ou *golpe*, dérivé du français, coup d'état). Les paysages marins, que l'on accepte plus facilement dans leur stéréotype, sauf peut-être à être véritablement marin soi-même, justement, offrent un espace, un territoire singulier, en général international où peuvent se révéler les crimes du trafic de drogue ou, pire, encore, d'êtres humains. Enfin, l'Europe balkanique, singulièrement avec cette Syldavie inventée de toutes pièces par Hergé, offre un paysage de moyenne montagne assez difficile d'accès qui permet de conserver une culture dans son mode de fonctionnent traditionnel. Les éléments didactiques d'informations que contient l'album et qui présentent la Syldavie sur le mode du dépliant touristique, proposent également un paysage type du pays où l'on reconnaît un minaret, des maisons supposées traditionnelles et ces montagnes apparemment typiques [5]. Le paysage est bien un marqueur géopolitique.

1.3 Le paysage « mythique » ou des limites (Étoile, Licorne-Rackham, 7 Boules-Temple, Lune 2, Tibet, Vol)

Les paysages « mythiques » sont des paysages de l'extrême : les fonds sous-marins, une île d'origine météorique, le désert lunaire ou non, les montagnes les plus hautes ou les forêts les plus hostiles. Ces paysages peuvent s'inscrire dans le registre du vraisemblable comme avec la montagne tibétaine ou andine, mais elle peut aussi

4. À défaut d'être lisible par le lecteur occidental.
5. Une autre image présente une mode vestimentaire singulière.

dériver vers l'imaginaire avec l'Étoile mystérieuse ou cette lune sur laquelle on n'avait encore jamais mis les pieds. Ils disent le grand, l'immensité, la violence d'une certaine manière de ces mondes qui nous restent étrangers, parce que nous leur sommes nous-mêmes étrangers, si peu habitués à leur puissance, si faibles dans nos corps si fragiles. Ils enseignent l'humilité à celui qui ne l'avait pas encore rencontrée par les épreuves auxquelles ils le soumettent et qu'il devra surmonter, non pour devenir plus grand sur le mode d'un vainqueur arrogant, mais bien sur le mode de celui qui a appris à s'oublier pour mieux se dépasser et naitre à sa propre plénitude (*Cf.* Tintin au Tibet). Paysages limites où l'on peut se perdre au sens propre comme au sens figuré ou bien s'accomplir. Un paysage qui, à sa manière, renvoie au *sublime*, au paysage romantique du premier XIX^{e} siècle, qui mesure la petitesse de l'homme tout en lui laissant la possibilité de se grandir à l'explorer dans une admiration toujours renouvelée devant son spectacle apparemment inépuisable (Roger, 1997).

1.4 Le paysage-maison (Bijoux)

Moulinsart, un Cheverny amputé de ses ailes, oscille entre aristocratie et grande bourgeoisie. Moulinsart, le château où certains voient naitre une sorte de « famille » autour de Tintin (Apostolidès, 2011). Un plat pays, un vaste jardin, un château, en effet, voilà un paysage familier, sinon familial, qui s'offre comme le paysage-maison, le paysage de l'entre soi, le paysage du repli, loin des bruits et de la fureur du monde. Le paysage qui nie, d'une certaine façon, l'immensité fascinante mais également épuisante à parcourir des paysages du monde. Le paysage d'un petit monde donc qui est celui du repos, croit-on. Mais c'est sans compter avec les médias, la Castafiore et cet imbécile de Lampion [6] qui apportent le bruit sous toutes ses formes.

Cette approche, qui, nous l'avons vu, privilégie le paysage était à nos yeux indispensable pour deux raisons : parce qu'elle correspond à une logique qui habite indubitablement les albums de Tintin mais aussi parce qu'elle ne peut que révéler ses propres limites. Limites traditionnelles, certes, dans le cadre desquelles le paysage est justement premier et la logistique seulement deuxième, comme si le paysage devait inévitablement précéder une logistique qui ne pourrait venir que s'y lover [7]. C'est cette préséance que nous voudrions maintenant interroger tout simplement parce qu'il nous semble que ce sont les aventures de Tintin qui la questionne. Nous ne ferons, dès lors, que mettre en évidence ce qui les travaille de l'intérieur.

6. Lampion qui ne s'éclaire que du sourire narquois de celui qui croit tout comprendre alors qu'il reste désespérément enfermé dans sa propre étroitesse d'esprit.

7. Dans la réalité le paysage –réel- est peut être premier et la logistique vient alors s'y inscrire, en deuxième vague en quelque sorte. Or, même cette représentation peut être dénoncée, car un processus d'aménagement comme celui de nos montagnes en stations d'hivers, en vient certes à arrimer les installations au paysage existant, mais tout en même temps le transforme ipso facto profondément. On peut même se demander si les projets (qui prévoient cette transformation) n'anticipent pas ce renversement en tant, justement, qu'ils sont déjà le montage d'une fiction (puisque l'aménagement en question, dans un premier temps, n'existe pas). Au sein de la fiction « pure », le renversement, s'il n'est pas forcément mis en exergue, est encore plus prégnant et probant. C'est en tout cas ce que ce chapitre vise à montrer.

2 Le paysage au miroir de la logistique dans Tintin

2.1 Le paysage découvert par la logistique (Sceptre)

La Syldavie est manifestement enclavée : on y va en avion, un premier avion jaune, qui, nous dit-on, fait une escale à Francfort avant de repartir vers Prague ; puis on emprunte un autre avion, rouge et plus petit, qui va se révéler être un piège. Après un saut en parachute Tintin se retrouve dans un char à bœuf plein d'une paille qui a indubitablement amorti sa chute ; il est ensuite voituré dans une petite carriole paysanne avant que nous le retrouvions dans la puissante voiture de la Castafiore. Logistique lente et locale de la Syldavie, faite de charrettes tractées par des animaux ; logistique rapide de l'avion et de la voiture, mais étrangère et qui permet d'atteindre le pays puis de le traverser de manière efficace. La lenteur syldave nous vaut deux grandes images-tableaux de paysages « typiques », proches des stéréotypes des paysages montagneux et des villages des Balkans de notre imaginaire occidental (p. 24-25). Un peu plus loin la ruse de Tintin (changer de véhicule à l'auberge), lui permet de ne pas être fait prisonnier par les hommes qui lui tendent une embuscade en pleine forêt, une forêt là encore « typique » d'un sud de l'Europe montagneux. Il y aura un autre épisode forestier qui permettra à nouveau à Tintin de s'échapper p. 32. Nous retrouverons le même processus dans Temple dans la troisième partie de ce chapitre : à savoir la découverte progressive du paysage par le biais des différentes logistiques.

Si l'avion, dans Sceptre, permet le survol (et de donner à voir un paysage en contre-plongée, p. 19), la voiture, quant à elle, nous rapproche du paysage, dans lequel on évolue et auquel on peut se cogner dès lors qu'on la quitte précipitamment (p. 32), car la course ou la marche mettent les personnages directement en prise physique avec les choses et leur coté souvent rugueux si ce n'est agressif. Bref, on s'inscrit progressivement dans le paysage par le biais d'une logistique qui nous y plonge, nous lecteurs autant que les protagonistes, tout près, tout contre. Autrement dit, le paysage, quand bien même suppose-t-on qu'il préexiste [8] à ce qu'en présente de manière lacunaire Hergé, n'est, de fait, donné à voir qu'à travers la logistique et les déplacements qu'elle rend possible. Bref, le paysage est progressivement découvert par la logistique et mis en scène au travers de la logistique comme habillage, si l'on veut, de la logique spatiale de la logistique : car un vecteur logistique se déplace dans un espace qui, en tant qu'espace réel et non abstrait, c'est-à-dire territoire, est appréhendé d'abord visuellement –même en pratique et a fortiori dans une fiction- par le paysage qui explique, tant aux personnages qu'au lecteur, que l'action se déroule, par exemple, en montagne et dans quel type de montagne (les Alpes et l'Himalaya, ce n'est pas la même chose), avec les facilités (pour se cacher par exemple) ou les difficultés (pour avancer, toujours très lentes) qu'elle offre.

2.2 Le paysage inventé par la logistique (Étoile et Lune 1&2)

À l'époque, personne n'était encore allé véritablement sur la lune. Il faudra attendre quinze ans pour que des hommes alunissent vraiment. Certes, les héros de Méliès, de

8. Hergé, en introduisant des pages à vocation documentaire renforce la dimension de vraisemblable de ce pays qui, de fait, n'existe pas, en en racontant l'histoire et en en montrant un paysage type (Ottokar, p. 19).

Jules Verne ou de Fritz Lang et de quelques autres avaient déjà fait le voyage, mais peut-être jamais avec un tel luxe de détails et de précisions technico-scientifiques, qui œuvrent dans le sens d'un vraisemblable. Les deux tomes d'Hergé constituent ainsi une première à leur manière. On y voit la fabrique de cette techno-science comme elle est rarement abordée en ces temps : moins le scientifique génial seul, qu'un chef de projet, certes génial, mais qui travaille dans un cadre institutionnel, entouré d'équipes nombreuses d'ingénieurs, de dessinateurs et de techniciens. Bref, la techno-science, la deuxième guerre mondiale l'a parfaitement démontré, se fait désormais dans une logique qui est plus celle de l'entreprise que du savant isolé. Mais surtout, dans le tome deux on accède à un territoire, à un paysage que l'on n'avait jamais réellement vu de près [9] : celui de la lune. Or, c'est bien la maitrise d'une logistique à laquelle tout le premier tome a été consacré –ce qui dit, au passage, bien l'importance de la chose- qui permet cette découverte. Inventer la logistique est donc le geste essentiel pour l'invention de ce nouveau paysage et l'exploration de ce nouveau territoire. En ce sens, ce que Hergé donne à voir à ses lecteurs est une pure invention, extrapolée à partir de l'information dont on dispose à l'époque [10]. Hergé aurait pu contracter l'histoire en passant beaucoup plus rapidement sur la conception de l'engin lui-même en se concentrant, dans un seul album, sur l'exploration de la lune. S'il ne l'a pas fait, c'est bien qu'il considère nécessaire de poser à égalité la mise en scène de la construction du vecteur avec celles du voyage et de l'exploration de notre satellite. C'est dire qu'ici, plus qu'ailleurs encore –dans le reste des aventures où la logistique est donnée- le paysage et le territoire dépendent de la logistique. C'est bien d'elle dont procède la possibilité même de les découvrir. Et si l'on y marche, ce n'est qu'en conséquence de tout le reste. Bientôt apparaît le paysage abrupt et sévère de la lune. Paysage désertique qui, semble-t-il, dans les profondeurs du territoire cache peut être de la glace. Paysage que l'on n'explore qu'à partir d'un autre véhicule, le char ou, a minima, le scaphandre.

La lune donne également à voir un autre paysage qu'elle-même : celui de la terre vue non seulement du ciel, mais de l'espace. La couverture de l'album la montre comme une sorte de bille bleue [11]. Une bille parfaite, sans nuage (Gunthert, 2012), une bille que, par définition, on ne peut pas voir d'ici-bas, mais seulement de la haut ; une bille qui, donc, est le produit direct de cette logistique qui, seule, la rend réellement possible comme vue véritablement vue de la haut et non comme vue de l'esprit qui l'aurait reconstituée d'ici. La bille bleue de Tintin donne alors à voir, dès 1954 et bien avant que cela ne devienne une sorte de signature de la Nasa, la terre dans sa globalité, la terre comme nouveau paysage global qui, quoique dessiné, n'est pas une carte, mais bien la terre elle-même [12].

L'étoile elle aussi vient de l'espace, mais elle n'est pas partie de la Terre ; elle vient d'un au-delà ; elle heurte la Terre et finit par s'y perdre d'une certaine manière. Espace étrange et étranger surtout que celui de cette étoile-ile que l'on n'approche qu'en empruntant le bateau pour un long voyage mouvementé et que l'on n'aborde

9. L'approche ne s'était faite, jusque là que par le biais du téléscope ou du dessin (De Smet, 2015).
10. *Cf.* le Dossier pédagogique « Objectif lune » du musée Hergé.
11. Ce que les américains (NASA) appellent la blue marble.
12. Comme plus tard blue marble sera un montage photo, qui est d'abord indiciel avant que de perdre progressivement cette vertu au profit d'un traitement poussé de l'information (Gunthert, 2012).

enfin que grâce à l'avion (battant ainsi sur le fil les concurrents qui ont opté pour une embarcation). La logistique est ici indispensable. Elle permet de découvrir un paysage qui, lui-même, est à la fois un territoire et une logistique. En effet, cet objet stellaire est bien un vecteur et un quasi territoire sinon habitable du moins habité, par des monstres en l'occurrence. Monstre que l'arbre, monstre que la bête, monstre que ce paysage à la fois si nu et où tout prend pourtant des proportions gigantesques. Habité, très provisoirement par ces monstres, mais inhabitable par l'homme, cet ovni finit par sombrer corps et bien. Cette étoile mystérieuse, elle-même symbiose entre paysage et logistique (un météorite) termine sa course abordé par une frêle logistique humaine (un petit avion et deux petits bateaux) avant d'être bientôt engloutie dans/par un paysage marin.

2.3 De la logistique toute puissante à la logistique absorbée par le paysage (Vol)

Vol 714 est un album étrange à bien y regarder, car – et on l'a déjà souligné ailleurs (Masson) –, cet album est une sorte de parenthèse temporelle, une sorte de suspension hors du temps. Les protagonistes n'y perdent-ils pas la mémoire, locale, de qui est arrivé lors de cette aventure, manière de l'effacer, comme si elle n'avait pas eu véritablement lieu ? Ne revient-on pas au point de départ, à l'aéroport, prêt à repartir vers la destination première ? Car il s'agit de l'histoire d'un détournement, qui, lui-même fait toute l'histoire, au point de faire retour ; or, ce détournement est lui-même détourné par l'extra-terrestre qui efface les mémoires ; double détournement donc, qui permet de revenir, comme si de rien n'était dit-on, au point de départ. Or, cet album est organisé par une dichotomie spatiale autour du vertical : l'aérien vs le chtonien, avec une articulation horizontale, celle de l'île qui permet à l'avion d'atterrir, avant que les protagonistes ne soient véritablement enfouis dans un monde souterrain. L'aérien nous intéresse singulièrement ici, puisqu'il renvoie à cet avion ultramoderne que possède le milliardaire Carreidas (le bien nommé ?) ; avion qui est à la base de toute l'histoire.

Autrement dit, toute la première partie de l'histoire repose sur un récit qui n'est autre que la présentation, l'utilisation, puis le détournement et enfin, le camouflage de l'avion. Si l'on enlève l'avion, il ne reste rien du scénario ou si peu. La logistique, nous aurons l'occasion d'y revenir n'est en rien anodine en l'affaire donc. Cet avion est l'occasion de faire découvrir au lecteur le paysage propre de la logistique : le macro-système technique du transport aérien (Gras, 1993) dans une sorte de visite de l'aéroport de Djakarta (qui relève d'un type international, sans spécificité indonésienne particulière). Il est aussi l'occasion de faire apercevoir au lecteur le paysage du sud-est asiatique, certes de manière très subreptice (certains ont même considéré que c'était même *trop* subrepticement, *cf.* Bonneff, 1971), mais à travers son vol. Le paysage n'est pas donné pour lui-même, mais bien à partir du véhicule, par portion, entre terre quadrillée des rizières et bleu de la mer, avant de survoler l'île où il doit atterrir.

Cet atterrissage est en soit tout un programme, à la fois technique et narratif : Hergé mobilise une double planche pour le présenter et le faire vivre à son lecteur, entre vue intérieure de la cabine et du corps de l'avion et vue extérieure qui permet de positionner à la fois l'avion et l'île. Car un atterrissage consiste en une opération

d'adéquation réussie ou non entre un avion et une piste, ici artificielle et manifestement courte. L'opération est difficile et introduit du suspense, mais au final elle réussit. La piste est dès lors rapidement démontée et l'avion disparaît, sans que l'on sache exactement comment. Mais c'est cela même qui nous intéresse : car la logistique dans sa toute-puissance prétentieuse, qui survolait dans un dangereux vol en rase motte la mer au point de déchirer les voiles d'un pêcheur local (p. 16-17), n'est plus qu'un engin pris à ce filet qui en arrête la course, bientôt poussé à main d'homme et soit avalé par la mer ou par l'île elle-même et sa végétation luxuriante (en définitive, l'album ne le dit pas). La logistique, symbole du pouvoir présomptueux de l'argent est en quelque sorte absorbée par le paysage. Dès lors, la découverte du paysage local domine l'album ; cette forêt tropicale ne devient peut être sud-asiatique (mais est-ce si sûr ?) qu'avec l'apparition de la statue géante dont le mécanisme fait pivoter les protagonistes vers un univers souterrain. Paysage de cavernes, puis d'un volcan en éruption dont on ne sort que par le truchement d'une nouvelle logistique, celle d'un engin extra-terrestre. Comme, au final, il ne reste rien de cette histoire on peut confier le soin de la raconter à la télévision, média creux, qui donc, ne dit rien si ce n'est l'amnésie qui a frappé tout le monde et ne permet pas d'en dire plus… sauf à accepter l'hypothèse extraterrestre avec Tournesol ? Cet album est en quelque sorte l'album de la déliquescence de la logistique, détournée et prise au piège avant que de disparaître corps et bien [13]. Chute de la logistique vaincue par le paysage [14].

Concluons cette section sur une figure qui récapitule les trois types de relations que nous venons de décliner entre logistique et paysage.

En effet, le monde sous-marin, au-delà du bord des côtes, ne s'offre pas véritablement facilement à l'homme. Sa découverte exige un équipement tel qu'un scaphandre, ou encore pour Tintin, également un sous-marin. Or, ce monde sous-marin est néanmoins un monde qui reste un monde de proximité. On peut s'approcher de la mer, y plonger même sans équipement particulier, alors que la lune, elle, nous reste totalement étrangère. Il en va, malgré tout, d'une contiguïté d'un côté, qui n'existe manifestement pas de l'autre. Le sous-marin, en ce sens, ne fait que découvrir cet autre horizon. Il est d'abord une réponse à une tentation liée à la proximité, par le truchement d'une tentative technique (car l'élément offre une indubitable résistance), susceptible de mener à la découverte de nouveaux paysages [15].

Le sous-marin est soit militaire et ne se déplace que pour une mission stratégique, soit civil et voué à l'exploration du territoire du fond des océans et donc de leurs paysages (et non au transport). Autrement dit, la technique logistique (civile) n'a d'autre intérêt que la reconnaissance de ces paysages de la profondeur et ces paysages, inconnus de l'homme non équipé, ne sont rendus accessibles et visibles que par la logistique. Nous nous rapprochons cette fois de la fusée, qui littéralement, invente des paysages (celui

13. *Cf.* l'interview en fin d'album qui confirme ce que l'on n'a pas vu, la perte de l'avion.

14. Absorption similaire de la logistique par la montagne dans *Tintin au Tibet* (l'avion de Tchang), compensée par une marche héroïque.

15. Un avion peut, par ses propres moyens se déplacer à terre, c'est même essentiel lors de ces deux phases critiques du décollage et de l'atterrissage. Or, un sous-marin, comme tout navire d'ailleurs, ne peut en aucune manière évoluer sur terre, il est prévu pour l'eau et elle seule. L'avion, lui, vole certes, dans le ciel, mais permet surtout de découvrir le paysage terrestre. D'ailleurs, et c'est peut être une limite de notre vocabulaire et de nos représentations, nous ne parlons pas de paysage pour qualifier le ciel et ses nuages.

de la lune et celui, global cette fois –et c'est une nouveauté radicale- de la terre) qui ne sont donnés à voir à l'homme que par sa médiation.

Enfin, soulignons que dans Tintin (Rackham), le sous-marin est proche d'être englouti par l'océan. Car, en effet, de grandes algues le retiennent par deux fois prisonnier (p. 33-37), comme si l'océan devenait une sorte de croquemitaine prêt à avaler ses visiteurs. Heureusement pour Tintin, quelques judicieuses manœuvres lui permettent de se dégager. Tension qui souligne que le risque de l'absorption de la logistique par le paysage reste toujours présent.

Le paysage, produit de la logistique, nous venons de le voir, n'est pas le seul en définitive à faire l'objet d'une telle invention, car c'est aussi le cas bien souvent du récit lui-même. Autrement dit, la logistique invente alors à la fois le paysage et le récit ; c'est ce que nous allons voir maintenant.

3 La logistique, le paysage et le récit

3.1 Les 7 boules et le port

Dans les 7 boules Tintin et le Capitaine Haddock enquêtent dans le port de St-Nazaire à la recherche d'une auto beige. Ils viennent en voiture jusqu'au port : la logistique mène à la logistique ou, autrement dit, les deux logistiques s'articulent en un système cohérent, car pour entrer ou sortir d'un port moderne il convient d'en prévoir les voies d'accès pour les voitures, camions et autre trains. Le port lui-même ne consiste en rien d'autre qu'un dispositif logistique qui permet de traiter hommes et marchandises : ne s'agit-il pas de les accueillir afin de les dispatcher lorsqu'ils arrivent ou de les concentrer sur le bon bateau lorsqu'ils partent ? On retrouve la voiture beige au fond de l'eau ; commence alors une visite du port à pied. On suit des rails de voies de chemin de fer, on voit des remorqueurs, on aperçoit enfin ces paquebots qui partent pour l'Amérique du Sud... et même le général Alcazar, prêt, semble-t-il à embarquer. Puis, le capitaine, qui vient de s'asseoir sur quelque ballot, est littéralement enlevé dans les airs par une grue du port : grande case-tableau sur l'activité portuaire de manipulation de marchandises, entre le bateau, la grue et les ballots entassés (p. 60). Paysage portuaire, paysage logistique pourrait-on dire, car, encore une fois, un port n'est rien d'autre qu'une déclinaison formelle de la fonction logistique de transport, prise, ici, dans sa fonction intermodale : où, comme dans un carrefour, on change à la fois, de lieu (mer vs terre), de moyen de transport (navire vs train ou camion ou voiture), d'échelle (celle du monde vs celle de l'Europe et même celle de la France) et souvent de direction ainsi que de temporalité (lente des navires, rapide des transports terrestres). Ce qui requiert aussi des opérations de chargement / déchargement et les techniques qui vont avec.

Le récit ici, de la page 57 [16] à la page 62 (et le port de la Rochelle, car les ports se dédoublent), ne consiste en rien d'autre qu'en cette déambulation sur le port, qu'en cette rencontre avec le Général, permise par la concentration d'hommes que produit

16. Voire même 56, puisque le gag de cette page est entièrement basé sur la logistique automobile et sur cette ironie de l'objet qui veut que l'on ne parvienne à installer la capote qu'après que la pluie se soit arrêtée.

le port et cette envolée du Capitaine Haddock qui donne lieu à une image synthétique du travail des dockers sur le port. Enlever le port, c'est enlever la possibilité d'embarquer pour un ailleurs. Enlever le port, c'est enlever la possibilité qu'une voiture ne tombe ou ne soit jetée volontairement à l'eau. Supprimer le port et c'est un espace de rencontre qui disparaît. Supprimer le port et c'est un Capitaine Haddock qui reste cloué au sol. Bref, retirer le port renvoie à la fermeture d'un grand nombre de possibles narratifs. Paysage, espace, dispositifs logistiques, s'offrent comme les supports de possibles narratifs qui trouvent littéralement leur lieu ici.

Cette intrication des trois dimensions est tellement pertinente que la ville de St Nazaire a été convaincue par l'association les 7 soleils de replacer dans l'espace réel du port actuel des vignettes géantes issues de cet album [17]. L'image vient habiter le paysage comme en une sorte de réalité augmentée avant la lettre (dans un support somme toute traditionnel) qui réinscrit Tintin comme un élément de mémoire d'autant plus intéressant que le port de St Nazaire que pratique Tintin et le Capitaine Haddock n'existe plus à la date de la réalisation de l'album, puisqu'il a été rasé par les bombardements. Ces cases, à leur manière font récit au sein même de l'espace urbain : elles racontent à la fois l'histoire qui se joue dans Tintin et l'histoire du port de St Nazaire. C'est dire si l'espace, le port, sa logistique et le récit se conjuguent, se tissent mutuellement, au point d'échanger leurs places : car si le port est dans l'image et lui offre cet ensemble de possibles qui porte le récit, à l'inverse, l'image revient dans le port et lui offre la possibilité de retrouver une mémoire, d'être porté par un discours à la fois visuel et discursif et de faire récit également.

3.2 Le Temple, la montagne, le train et la marche...

Le temple Inca est au bout de la route, une route fort longue et qui débute au bord de la mer (p. 77), puis se poursuit par une première marche (de plusieurs heures) p. 78, avant que Tintin, Milou et le Capitaine Haddock ne prennent le train (p. 78-83) qui, lui-même va les lâcher ; ils se retrouvent ensuite à Zauga (où ils rencontrent Zorrino), puis la marche reprend, ponctuée par quelques aventures et gags, jusqu'à la p. 96 ou un cartouche note que « les jours passent ». C'est ensuite l'épisode neigeux [18], l'acmé en quelque sorte, avant de redescendre vers la forêt vierge (p. 96-100), « après de longues heures de marche ». C'est alors la traversée de cette forêt vierge, pleine d'animaux dangereux qui semblent s'acharner (à l'instar des objets) contre le Capitaine Haddock, et là encore, p. 104, il est indiqué que « les jours passent » (ainsi que de manière plus précise, « le lendemain » ou « et deux jours passent »). Enfin, Tintin, le Capitaine Haddock, Milou et Zorrino traversent laborieusement une rivière / chute et se retrouvent dans la grotte qui finit par les mener au temple Inca. Ce long voyage dépend donc d'une logistique qui alterne marche, train, puis marches (en montagne, dans la neige et dans la forêt, voire au-dessus de l'eau et dans la grotte).

Raconter l'histoire, ce n'est rien d'autre que de montrer les péripéties liées à cette logistique du déplacement. Le train, qui permet d'atteindre ce qui semble la dernière ville avant la montagne la plus haute et la plus sauvage, montre ses limites, non

17. *Cf.* La brochure « Dans les pas de Tintin », les 7 soleils, www. 7 soleils.org.

18. Et cette étrange logistique des boules de neige géantes, dans lesquelles se trouvent pris Tintin, Milou, Haddock et Zorrino et par laquelle ils perdent leurs lamas.

seulement parce que comme technique, il peut subir un sabotage, mais aussi parce qu'il ne va pas au-delà de Zauga. Plus haut le coût de construction deviendrait prohibitif, et pour aller où ? Au-delà, donc, on est condamné à la marche. Comme souvent dans Tintin les protagonistes vont au plus loin avec la logistique technique, mais celle-ci, inévitablement rencontre sa borne supérieure et laisse place à un nouveau moyen de transport, animal ou humain (la marche). C'est bien ce qui arrive ici, puisque au train succèdent les lamas et enfin, dès lors qu'ils fuient, ne restent plus que les marcheurs.

La marche se situe à la fois dans la lignée des autres moyens de transport en termes de gags, puisque si le train fait défaut, la marche est entravée par l'irruption d'une multitude de problèmes, que ce soit la rencontre de gens malintentionnés ou d'animaux dangereux (condors, ours, crocodiles, serpents etc.) ; mais en même temps la marche rapproche du paysage-territoire. Avec l'épisode du train, héros et lecteurs se retrouvent dans des paysages plutôt grandioses aux pentes impressionnantes. Les pages 80-81 montrent les choses de loin. En revanche, les épisodes de marche proposent un rapprochement qui est, de fait, une manière de glisser les personnages *dans* le paysage, au plus près du paysage, afin qu'ils puissent vivre et les lecteurs ressentir avec eux les difficultés inhérentes à ces territoires hostiles. Autrement dit, les personnages sont véritablement aux prises avec la neige, qui est froide (p. 98, le Capitaine Haddock bleuit), avec un puissant condor qui enlève Milou, avec un serpent géant qui a failli étouffer Zorrino ou un crocodile qui attaque le Capitaine Haddock qui, par mégarde s'était assis dessus pour se reposer. La marche vous plonge dans les éléments et ne vous épargne pas : on se mouille, on tombe, on prend des risques, on glisse etc. (Le Breton, 2012). On éprouve les choses et c'est bien ce qui arrive aussi bien à Tintin, au Capitaine Haddock, à Milou et Zorrino, qu'au lecteur qui semble emporté, impliqué à tout le moins lui aussi (Robert, 2018). Le récit, là encore, se confond avec les péripéties rencontrées par les personnages et montrées au lecteur. Le récit n'est rien d'autre alors que ce qui se noue dans cette rencontre, heurtée, entre un paysage et une logistique ou plutôt entre un paysage que l'on ne découvre que par le biais de la logistique et cette logistique elle-même. Cette logistique participe donc pleinement à la construction et à la pénétration, au fur et à mesure de son avancée, de ce paysage-territoire. Car, quoiqu'on en pense, rien de ces montagnes n'existe en tant que montagnes de bande dessinée, il n'existe que ces fragments dispersés que le lecteur doit reconnecter, des fragments donnés à voir progressivement par Hergé : au fur et à mesure que l'on avance, par le truchement de la logistique, paysage et territoire se dévoilent et s'affirment avant de disparaître pour laisser place à une nouvelle séquence. Le récit met en scène ce processus globalement alors que les gags ponctuent, localement, dans une pause relative (comme des tourbillons dans une rivière) le flux dominant qui mène au Temple.

3.3 Le désert et ses mirages

Le désert (*cf.* l'Or noir) constitue un paysage type, stéréo-typique même : celui, à nos yeux d'occidentaux en tout cas, d'un milieu radicalement hostile, inhabitable, un territoire qui semble repousser, voire exclure l'homme (alors que nous savons pertinemment que ce n'est pas vrai). Le désert se présente comme un territoire-paysage puisqu'il se traduit notamment par cette image du désert de sable et de ses dunes on-

dulantes, à la fois apparemment si doux [19], mais en même temps si chaud, aux rares animaux dangereux (scorpions) et surtout dépourvu d'eau et donc à proprement parler invivable. C'est un territoire certes, mais à la limite de l'habitable et c'est pourquoi il apparaît d'abord comme un paysage, c'est-à-dire une image.

Or, dans L'Or noir le désert-paysage devient une scène pour les pitreries des Dupondt : qu'ils voient de l'eau là où il n'y en a pas – ou l'inverse ; ou qu'ils se lancent à la poursuite de leurs propres traces. Remarquons, cependant, que les Dupondt ne vont pas au désert à pied, mais bien en voiture, en Jeep plus précisément, voiture tout terrain supposée adéquate au lieu. Autrement dit, il est ici question de cette rencontre entre le désert et une logistique ou plutôt de la manière dont la logistique donne à voir le désert et même à en découvrir les propriétés. Car dans cet album le paysage n'est pas seulement un décorum, c'est ce que j'appelle un décor-actant (Robert, 2018), un paysage-décor qui n'est pas seulement une sorte d'artefact symbolique posé en fond de l'histoire, mais bien une instance qui joue un rôle non négligeable dans ce qui arrive.

En effet, le désert joue, paraît-il, des tours à nos sens et produit ainsi des mirages où l'on prend quelque chose pour quelque chose d'autre, à moins qu'on ne voit ce qui, de fait, n'existe pas. Ainsi, p. 19 les Dupondt voient-ils successivement des arbres là où il n'y en a pas, puis une ville tout aussi inexistante. Dès lors qu'ils aperçoivent à nouveau un arbre isolé ils en déduisent, assez logiquement d'ailleurs, qu'il s'agit d'un mirage… ce qui n'est bien évidemment pas le cas. Ils foncent ainsi sur l'arbre et accidentent leur jeep. Action des plus improbables puisque l'arbre est absolument seul et donc des plus faciles à contourner. Où donc les Dupondt testent une première propriété du désert : en l'occurrence celles de troubler nos sens. La logistique est ici importante, car s'ils avaient heurté le même arbre à pied il n'y aurait eu aucune conséquence grave ; alors que là ils sont obligés de réparer leur voiture, qui ne sera prête que le lendemain (p. 20). Ce jour-là ils repartent et rencontrent ce qui est apparemment un point d'eau : ils se mettent aussitôt en maillot de bain et se jettent à l'eau… alors même qu'ils ne vont rencontrer que le terrain plutôt dur d'un désert qui balance entre sable et cailloux. Le décor n'est pas qu'un décor, car l'on s'y cogne. Les Dupondt reprennent leur route : la voiture leur permet de changer de lieu et donc d'oublier ce qui s'est passé. C'est pourquoi lorsqu'ils croisent des bédouins qui font leur prière, l'un des Dupondt en vient à botter les fesses de l'un d'entre eux et s'il avait cru à un mirage, il s'aperçoit qu'il n'en était rien (p. 22). La voiture leur permet de s'échapper. Test de propriétés raté, compensé cependant par la logistique. Bien évidemment, les Dupondt finissent par trouver un véritable point d'eau qu'ils confondent avec un mirage et terminent leur trajectoire, quelque peu agacés il est vrai, à bord de leur véhicule planté au milieu de l'eau (p. 23).

Nous les retrouvons, p. 29-30, s'engageant dans un jeu de piste… avec eux-mêmes. Car voilà que, s'inquiétant de n'arriver nulle part, ils rencontrent soudain les traces d'une voiture ; traces qu'ils s'empressent de suivre, pensant qu'ils sont sur la bonne voie. Or, Tintin, qui rejoint les mêmes traces, comprend, lui, mais parce qu'il est à pied et qu'il les regarde de près, qu'il s'agit de la même jeep qui tourne en rond. Les Dupondt, à chaque fois rassurés par le retour de nouvelles traces (les leurs donc)

19. Alors que le désert de pierres acérées fait manifestement moins rêver.

s'enferrent manifestement pendant longtemps (« plusieurs heures », nous dit-on dans un cartouche) dans ce manège. Là encore ils découvrent deux propriétés du désert, qui leur jouent des tours : d'une part le désert peut accueillir et momentanément conserver des traces de roues et d'autre part, il peut amener un véhicule et ses occupants à complétement se désorienter et finir ainsi par tourner en rond. La logistique, la jeep, n'est en rien neutre en l'affaire dans les deux cas : d'une part parce que ses pneus de 4X4 laissent des empreintes relativement profondes ; d'autre part parce que le rayon d'action d'une automobile peut laisser croire que l'on ne revient pas sur ses pas et supposer, donc, que l'on rejoint, effectivement, de nouvelles traces et qu'ainsi l'on s'approche d'une ville.

Enfin, ces traces vont être brouillées par une nouvelle propriété du désert, celle de produire des tempêtes de sable. Tempête qui efface le passage du/des véhicules ; tempête qui, dans son maelstrom introduit cet aléatoire grâce auquel l'improbable peut arriver : c'est ainsi que Tintin et les Dupondt se retrouvent ; Tintin est assuré qu'il s'agit bien des deux acolytes dès lors qu'il est percuté par l'un de leur chapeau melon, qu'il ne tarde pas à reconnaître. La tempête mélange tout, efface tout et permet ces retrouvailles inattendues. Décidément le désert n'est pas qu'un décorum, mais fonctionne bien comme un décor-actant, tout autant que peut l'être la jeep, qui permet d'ouvrir ou de fermer des possibles narratifs.

Tintin et son lecteur renouent avec la montagne de Sceptre p. 47-52. Cette dernière page est l'occasion de montrer, en conclusion à cette troisième section, une conjonction rarement aussi parfaite entre la logistique pédestre, le paysage et le récit. Car dans cette planche (p. 52), Hergé montre Tintin qui poursuit et rattrape un homme dans une composition d'une rare efficacité : trois cases dans une bande supérieure et trois autres dans une bande inférieure encadrent une case géante déployée sur l'équivalent de deux bandes et dans laquelle on voit Tintin qui est manifestement distancé par l'homme qui va atteindre la frontière Bordure. Si cet homme emporte avec lui le sceptre d'Ottokar cela obligera le Roi syldave à abdiquer. L'homme se croit sauvé, mais Tintin lui saute dessus à la dernière seconde : la case centrale montre, dans un splendide paysage de montagne, la position relative des deux hommes et ouvre au lecteur le choix des options. Soit Tintin perd, soit Tintin doit ruser et prendre un raccourci, à savoir sauter du petit éperon rocheux qui domine le lacet du chemin, pour sauver le roi en récupérant le sceptre. Le récit tient dans cette course poursuite et la possibilité ou non pour Tintin de rattraper l'homme et de faire bifurquer les possibles (car l'un des deux hommes pourrait chuter par exemple) ; poursuite qui a lieu dans un paysage de montagne qui ouvre un possible narratif que ne peut offrir une course dans un pays plat : le saut, qui est aussi un raccourci et donc une ruse. Ici, il en va à la fois d'un *relief physique* qui porte un *véritable relief narratif ;* ici on ne peut séparer ce qui relève du figuratif (plan de l'expression) de ce qui relève du narratif (plan du contenu) comme le voudrait le schéma classique de la sémiotique narrative et discursive (Everaert-Desmedt, 2007) ; ici le décor est actant (Robert, 2018) parce qu'il met en scène visuellement et pratiquement dans le récit deux options narratives : soit Tintin est définitivement distancé, ce qui semble être le cas à la vue de ce que montre l'écart qui le sépare de l'homme courant plus bas sur le lacet du chemin, soit il ferme le triangle ainsi construit par une verticale qui introduit une solution à la

fois visible (potentiellement par le lecteur) et en même temps inattendue. Choix de Tintin, choix du saut, qui sauve la monarchie syldave.

Conclusion

Hergé n'est pas un théoricien du paysage, du moins au sens classique du terme. En revanche il nous ouvre les yeux sur une évidence construite par le XX^e^ siècle notamment mais déjà mise en branle par le XIX^e^, à savoir que notre époque est celle d'un déchainement logistique sans précédent qui ne peut pas ne pas jouer sur notre approche du paysage. Or, les théories du paysage ne sont guère sensibles à la question de la logistique, qui semble tout simplement ne pas les concerner (Paquot, 2016). Or, peut-on supposer réellement que cette immense toile logistique qui enserre de plus en plus étroitement le monde puisse être neutre dans notre perception / représentation du paysage ? Quoique l'on pense du travail de Yann Arthus Bertrand, sa terre vue du ciel ne fait qu'entériner cette pression de la logistique sur nos manières de voir. Son succès n'est peut-être rien d'autre qu'un enregistrement de cette sensibilité à une nouvelle relation entre paysage et logistique : car la logistique balafre peut être le paysage et dès lors qu'elle est convoquée c'est le plus souvent pour la dénoncer, mais elle permet également d'en offrir une autre vision qui, de fait, est cohérente, dans ses images mêmes, avec ce qu'elle nous propose lors de nos déplacements. Lorsque nous voyageons en avion, nous voyons, nous aussi, la terre vue du ciel, mais avec cette part d'originalité en moins qui est censée être celle de l'œil du photographe. Lorsque nous prenons le train ou la voiture le paysage que nous appréhendons est un paysage qui est continuellement en train de se faire et de se défaire pour mieux se refaire un instant plus tard. Un paysage mobile et non statique, un paysage qui est le produit de notre déplacement logistique.

Je pense qu'Hergé est l'un des premiers à avoir mis en scène, de fait, dans ses albums cette sensibilité nouvelle de la perception du paysage à travers la logistique, de toutes – ou presque – les logistiques, de la marche à la fusée. Hergé est peut être l'un des premiers (avec St Ogan en matière de bande dessinée) à avoir quasiment systématiquement construit ses histoires autour d'une logistique omniprésente ; or, celle-ci ouvre sur les paysages, les pousse en quelque sorte devant elle, les suscite en tout cas, car elle ne peut avancer dans un espace nu [20]. Comme si le paysage n'avait pas d'autonomie propre, comme si il ne pouvait être que le produit d'une logistique. Le regard qu'élabore alors Hergé, regard qui est le sien, qui devient celui de ses personnages et bientôt, un peu celui de ses lecteurs, ce regard n'a pas vocation théorique, mais de fait, il est un geste à la fonction théorique pourtant fondamentale, puisqu'il désigne, de l'intérieur même de la bande dessinée, de son espace et des possibles diégétiques qu'elle engendre, ce qui va être au cœur de notre modernité, à savoir cette impérieuse logistique qui, désormais, fait littéralement nos paysages et configure nos perceptions / représentations [21].

20. Sauf dans le premier album de Tintin où la Russie enneigée et blanche offre une sorte d'espace abstrait que Tintin traverse comme un boulet de canon.

21. Tibet et Vol peuvent apparaître, au premier abord, comme des exceptions à cette idée. Or, cette défection, nous l'avons vu, d'une logistique technique lourde (avions dans les deux cas), se traduit néanmoins, au final, par le recours à une logistique encore plus puissante, celle de l'extra-terrestre ou à une logistique

Bibliographie

APOSTOLIDÈS, Jean-Marie (2011), *Les métamorphoses de Tintin*, Paris, Flammarion.

BONNEFF, Marcel (1971), « Hergé Vol 714 pour Sydney », *Archipel*, volume 1, p. 230-234.

DELEUZE, Gilles (1983), *Cinéma. tome 1. L'Image-mouvement*, Paris, Gallimard.

DE SMET, Elsa (2015), « Le paysage spatial : de l'Ecole de Barbizon aux Pulp magazines », *ReS Futurae* [En ligne], 5 | 2015, URL : http ://journals.openedition.org/resf/639 ; DOI : 10.4000/resf.639.

DESPORTES, Marc (2005), *Paysages en mouvement : Perception de l'espace et transports (XVIIIe-XX^e siècle)*, Paris, Gallimard.

EVERAERT DESMEDT, Nicole (2007), *Sémiotique du récit*, Bruxelles, De Boeck.

FRESNAULT-DERUELLE, Pierre (1999), *Hergé, ou le secret de l'image,* Editions Moulinsart.

FRESNAULT-DERUELLE, Pierre (2002), *Hergé ou la profondeur des images plates*, Editions Moulinsart.

GUNTHERT, André (2012), « Blue Marble. La terre vue de l'espace », *L'Atelier des Icones*, Histoire visuelle.fr.

GRAS, Alain (1993), *Grandeur et dépendance, sociologie des macro-systèmes techniques*, Paris, PUF.

LE BRETON, David (2012), *Marcher – Eloge des chemins et de la lenteur*, Paris, Métaillé.

MASSON, Pierre, *On a marché sur la Terre – Essai sur les voyage de Tintin*, Lyon, PUL.

MOTTET, Jean (1998), *L'invention de la scène américaine, cinéma et paysage*, Paris, L'Harmattan.

PAQUOT, Thierry (2016), *Le paysage*, Collection Repère, Paris, La Découverte.

ROGER, Alain (1997), *Court traité du paysage*, Paris, Gallimard.

ROBERT, Pascal (2015), *Polyptyque, pour une anthropologie communicationnelle des images*, Paris, Hermann.

ROBERT, Pascal (2017), « Les aventures de Tintin : une affaire de logistique », Tintin au XX°s, colloque international, 17-20 mai, UCL et Musée Hergé, Louvain la neuve.

ROBERT, Pascal (2018), *La bande dessinée : une intelligence subversive*, Lyon, Presses de l'Enssib.

Liste des albums de Tintin (tous publiés chez Casterman) et leur équivalence simplifiée

1 *Tintin au pays des Soviets*, septembre 1930 = Soviets
2 *Tintin au Congo*, juillet 1931 = Congo
3 *Tintin en Amérique*, novembre 1932 = Amérique
4 *Les Cigares du pharaon*, octobre 1934 = Pharaon
5 *Le Lotus bleu*, septembre 1936 = Lotus
6 *L'Oreille cassée*, novembre 1937 = Oreille
7 *L'Île Noire*, novembre 1938 = Ile
8 *Le Sceptre d'Ottokar', août 1939 = Sceptre*
9 *Le Crabe aux pinces d'or*, novembre 1941= Crabe
10 *L'Étoile mystérieuse*, décembre 1942 = Etoile
11 *Le Secret de La Licorne*, octobre 1943 = Licorne
12 *Le Trésor de Rackham le Rouge*, novembre 1944 = Rackham
13 *Les Sept Boules de cristal*, septembre 1948 = 7 boules
14 *Le Temple du Soleil*, septembre 1949 = Temple
15 *Tintin au pays de l'or noir*, décembre 1950 = Or noir
16 *Objectif Lune*, septembre 1953 = Lune1
17 *On a marché sur la Lune*, août 1954 = Lune2
18 *L'Affaire Tournesol*, octobre 1956 = Affaire
19 *Coke en stock*, juillet 1958 = Coke

légère et héroïque, celle de la marche (qui est toujours une logistique) qui vaut, en qq sorte rédemption des limites et défauts de la logistique technique.

20 *Tintin au Tibet*, janvier 1960 = Tibet
21 *Les Bijoux de la Castafiore*, janvier 1963 = Bijoux
22 *Vol 714 pour Sydney*, janvier 1968 = Vol
23 *Tintin et les Picaros*, janvier 1976 = Picaros
24 *Tintin et l'Alph-Art*, octobre 1986