

Les comic books de l'Association of American Railroads (1952-1960), entre bande dessinée documentaire et relations publiques

Making Sense of the Comic Books Produced by the Association of American Railroads (1952-1960), from Documentation to Public Relations

Article publié le 30 décembre 2025.

Nicolas Labarre

DOI : 10.58335/epistemocritique.972

🔗 <https://preo.ube.fr/epistemocritique/index.php?id=972>

Le texte seul, hors citations, est utilisable sous [Licence CC BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>). Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont susceptibles d'être soumis à des autorisations d'usage spécifiques.

Nicolas Labarre, « Les comic books de l'Association of American Railroads (1952-1960), entre bande dessinée documentaire et relations publiques », *Épistémocritique* [], 27 | 2025, publié le 30 décembre 2025 et consulté le 19 mars 2026. Droits d'auteur : Le texte seul, hors citations, est utilisable sous [Licence CC BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>). Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont susceptibles d'être soumis à des autorisations d'usage spécifiques.. DOI : 10.58335/epistemocritique.972. URL : <https://preo.ube.fr/epistemocritique/index.php?id=972>

La revue *Épistémocritique* autorise et encourage le dépôt de ce pdf dans des archives ouvertes.

PREO

PREO est une plateforme de diffusion [voie diamant](#).

Les comic books de l'Association of American Railroads (1952-1960), entre bande dessinée documentaire et relations publiques

Making Sense of the Comic Books Produced by the Association of American Railroads (1952-1960), from Documentation to Public Relations

Épistémocritique

Article publié le 30 décembre 2025.

27 | 2025

Bande dessinée et partage des savoirs, 2

Nicolas Labarre

DOI : 10.58335/epistemocritique.972

🔗 <https://preo.ube.fr/epistemocritique/index.php?id=972>

Le texte seul, hors citations, est utilisable sous [Licence CC BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>). Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont susceptibles d'être soumis à des autorisations d'usage spécifiques.

Le corpus
Éduquer par l'image
La forme du réel
Le réel involontaire
Conclusion

En dépit de nos efforts afin d'obtenir les droits de diffusion des images extraites des fascicules de Association of American Railroads, nous n'avons pas obtenu de réponse. Nous nous tenons à la disposition des éditeurs et des éventuels ayant-droit pour toute modification le cas échéant.

1 Le 8 octobre 1952, le magazine *Senior Scholastic*, destiné aux enseignants américains, est accompagné d'un insert promotionnel. Intitulé

Railroads Deliver the Goods, il s'agit d'un comic book de 16 pages en couleurs, imprimé sur papier journal, signé Bill Bunce et conçu pour le compte de l'Association des chemins de fer américains (Association of American Railroads, abrégée en AAR). Le récit accompagne un jeune homme, Randy Davis, qui s'initie à la profession de conducteur de train, ou plutôt d'opérateur de freins (« brakeman »), en même temps que son père. Ce point de départ sert de prétexte pour faire découvrir aux lecteurs l'infrastructure ferroviaire des États-Unis, pour s'attarder sur la mécanique des trains, et pour faire l'éloge du rôle de ces compagnies dans l'économie du pays. Le numéro de *Senior Scholastic* comporte également un guide d'exploitation d'une page, destiné aux enseignants désireux de mobiliser ce comic book dans leurs classes ; le même mois, cet insert est également présent dans trois autres magazines du même éditeur, *Practical English*, *World Week* et *Junior Scholastic*, plutôt destiné aux enseignants du primaire.

- 2 Avec *Railroads Deliver the Goods*, l'AAR inaugure une série de publications ostensiblement destinées au monde éducatif et positionnées comme des documents pédagogiques, promettant de présenter avec exactitude les métiers et l'importance industrielle des entreprises ferroviaires. L'objectif affiché est donc de produire une bande dessinée éducative par sa capacité à témoigner du réel. Comme nous le verrons, ces fascicules produisent cependant d'autres discours. Ils visent tout d'abord à assurer la promotion de l'industrie ferroviaire, au moment où celle-ci connaît de graves difficultés, par leur existence-même mais aussi par leur contenu spécifique. Soucieux d'éviter toute controverse nuisant à cet objectif promotionnel, ils proposent ensuite un discours proprement idéologique, effaçant avec soin les questions ethno-raciale et de genre. Dans cet article, je m'efforcerai d'examiner la manière dont s'entrelacent et se contredisent parfois les différentes fonctions, explicites et implicites, de ces bandes dessinées.

Le corpus

- 3 À partir de 1954, l'année même où les comic books sont mis en accusation par le Sénat des États-Unis et par l'opinion publique pour leur violence et leur influence néfaste (Hajdu, Nyberg), l'AAR réimprime

Railroads Deliver the Goods comme un fascicule indépendant, manifestement épargné par l'opprobre. Les différentes sociétés qui adhèrent à l'Association le distribuent directement aux enseignants, invitant ces derniers à réclamer un exemplaire de démonstration (les sites de vente aux enchères permettent de découvrir ces kits pédagogiques encore complets) ou bien assez de numéros pour les distribuer aux élèves de leur classe. Il existe au moins quatre tirages de ce récit entre 1954 et 1962, et l'AAR publie entre 1954 et 1960 huit autres comic books, qui utilisent des dispositifs narratifs différents pour présenter et célébrer l'industrie ferroviaire⁴.

Titre	Date	Sujet
Railroads Deliver the Goods	1952	L'importance économique du chemin de fer
Rails Across America	1954	Présentation générale du chemin de fer par Oncle Sam
Ride the High Iron!	1955	Récit d'un trajet sur ce train moderne
Clear the Tracks!	1956	Voies de chemin de fer et catastrophes naturelles
The Wheel of Progress	1957	L'industrie américaine, et le rôle du chemin de fer dans la prospérité
All Aboard Mr. Lincoln	1959	Biographie de Lincoln à l'aune de sa passion pour le train.
Special Agent	1959	Récits de la police du rail
Salute to the Boy Scouts	1960	Histoire parallèle du scoutisme et du chemin de fer
The Iron Horse Goes to Wars	1960	Le chemin de fer et les conflits armés

- 4 Même si certains semblent se répondre, comme le diptyque *All Aboard Mr. Lincoln/The Iron Horse Goes to Wars*, ces comic books sont destinés à être lus indépendamment les uns des autres. Certaines cases sont d'ailleurs réutilisées d'un fascicule à l'autre, tout particulièrement dans *Salute to the Boy Scouts*, composé presque pour moitié de contenu déjà publié précédemment. La chronologie ci-dessus n'inclut pas les rééditions, et masque le fait que certains numéros, bien que sortis de manière échelonnée, étaient disponibles simultanément dans l'espace public et les salles de classe, contrairement aux comic books commerciaux, qui devenaient inaccessibles peu de temps après leur sortie. Pour autant, il ne s'agit pas d'un corpus destiné à être lu en totalité, mais bien d'une collection d'objets autonomes.

Figure 1. Réemploi de case, ajustement du texte : *Rails Across America* (1954), *All Aboard Mr. Lincoln* (1959), *Salute to the Boy Scouts* (1960).



© Association of American Railroads.

Éduquer par l'image

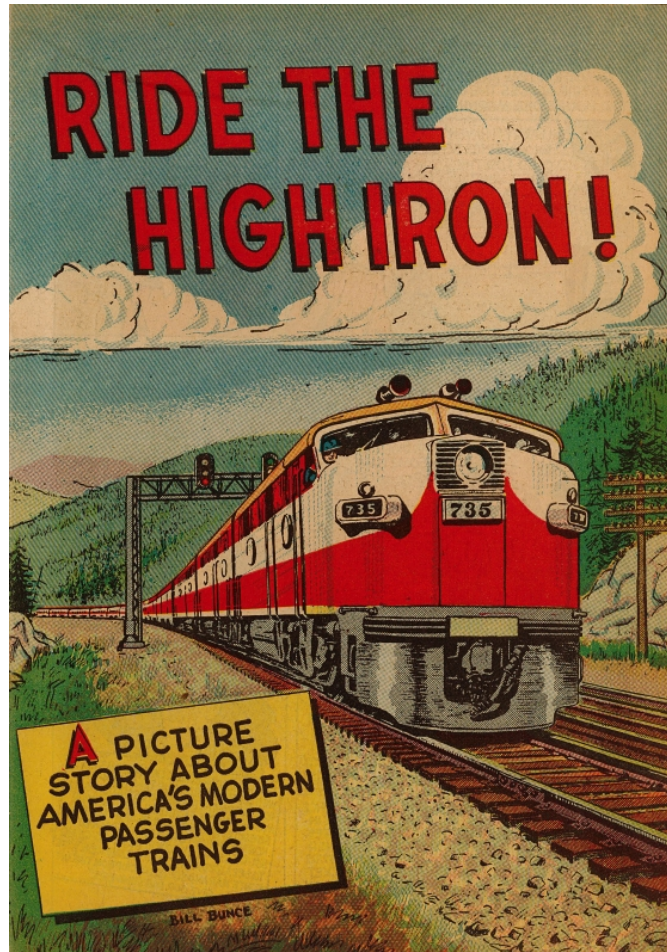
- 5 L'Association of American Railroads est formée en 1934 pour assurer la promotion du chemin de fer, au moment où l'industrie connaît de graves difficultés. Bien que bénéficiant d'une image très favorable auprès du grand public, le chemin de fer est en effet concurrencé par l'automobile, dans une tendance qui ne fera que s'amplifier au fil des années. L'AAR investit dans des campagnes publicitaires, et produit rapidement un ensemble de publications destinées à promouvoir ses intérêts et à préserver son image. Ces publications prennent la forme de brochures, de posters, de livres, notamment à destination des enseignants, et s'appuient donc largement sur l'image. La bande dessi-

née prend sa place dans ce continuum visuel, portée par des discours de spécialistes de l'éducation qui attirent depuis le milieu des années 40 l'attention sur le potentiel éducatif du médium. Ainsi, dans un numéro spécial sur la bande dessinée du *Journal of Educational Sociology*, publié en 1944, Sidonie Matsner Gruenberg, alors directrice de la Child Study Association of America note :

The comics are now producing a considerable body of sincere and effective educational materials reaching in many different directions. Some of this is incidental to already established series in which the endless adventures of a hero constitute the central theme. Others are deliberately designed to convey a special message, more or less directly, or through more or less dramatic entertainment. (p. 211)

- 6 Cet engouement n'était pas unanime, comme le témoigne la violente campagne contre les comic books entre la fin des années 40 et le milieu des années 50. Pour autant, l'idée d'une bande dessinée éducative bénéficiait bien d'un soutien de la part des revues spécialisées dans les questions éducatives (comme *Junior Scholastic*) et avait de surcroît produit d'importants succès commerciaux (Gabilliet 51-53). Les comic books de l'AAR constituent donc une mise en œuvre de ce programme de production de bandes dessinées alignées avec les objectifs des éducateurs, mobilisant la popularité de la forme au profit d'objectifs socialement acceptables.

Figure 2. Technicité et promesse documentaire. Couverture de Ride the High Iron! (1955).

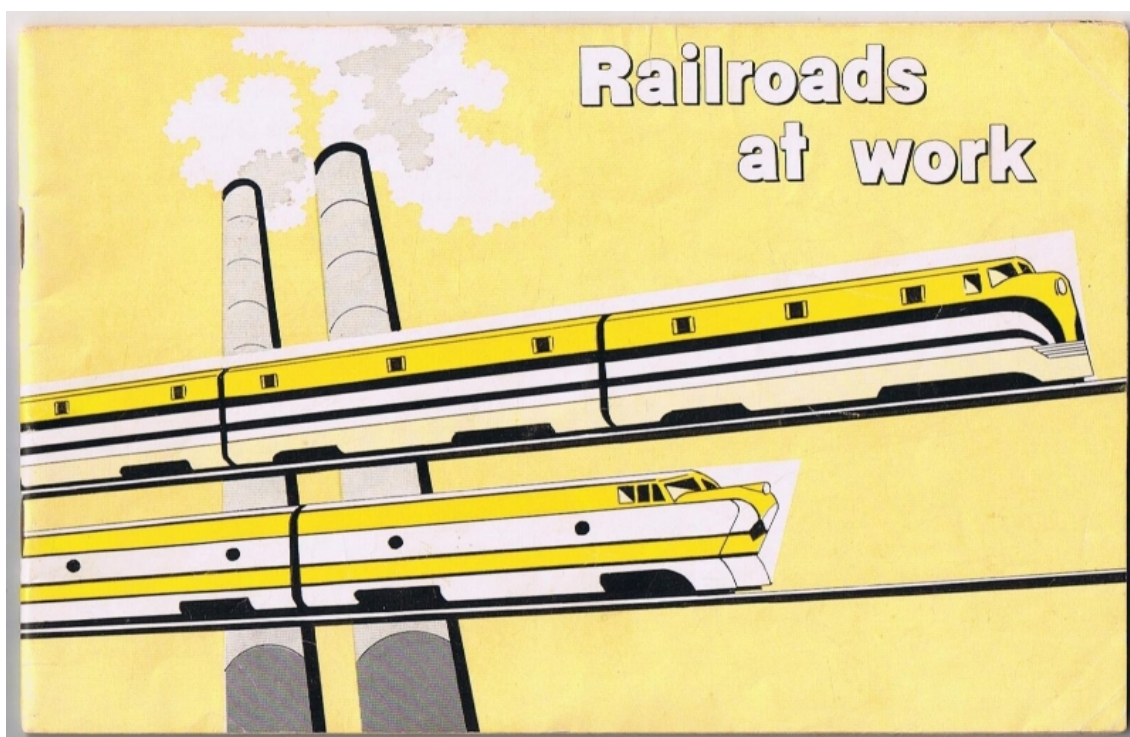


© Association of American Railroads.

- 7 La volonté documentaire des comic books qui nous intéressent s'affiche d'emblée, avec, dans presque tous les cas en couverture une illustration détaillée d'un train en pleine action. À l'unisson les dessins intérieurs, au trait fin et précis et parfois appuyés sur des références photographiques manifestes, donnent à voir le détail de la mécanique et des équipements industriels, quand ils ne présentent pas des diagrammes explicatifs. Sur 633 cases, au fil de ces neuf comic books, 315, c'est-à-dire 50 %, ont de façon nette les trains eux-mêmes pour objets, en omettant les cas où ils constituent seulement un élément de décor, et sans prendre en compte les cases consacrées aux seules infrastructures (la proportion varie cependant considérablement, de 26 % dans *Special Agents* à 66 % dans *Clear the Tracks*). En dépit des récits-cadres qui organisent chaque fascicule, les trains constituent

bien le propos et l'objet de ces neuf publications. Elles s'inscrivent donc dans un continuum de représentations visuelles distribuées par l'AAR, mettant en avant les trains dans leur technicité, par le biais de films, de photographies (dans des livrets, sur des posters ou dans des portfolios destinés à la classe) ou par le biais d'illustrations, réalistes ou stylisées d'une façon très marquée par le style « mid-century modern ». Le fascicule *Railroads at Work*, pierre angulaire du dossier destiné aux enseignants à partir de 1946, puis constamment remis à jour et remis en page jusqu'en 1960, offre ainsi ces deux types de graphismes.

Figure 3. *Railroads at work*, couverture de l'édition de 1960.



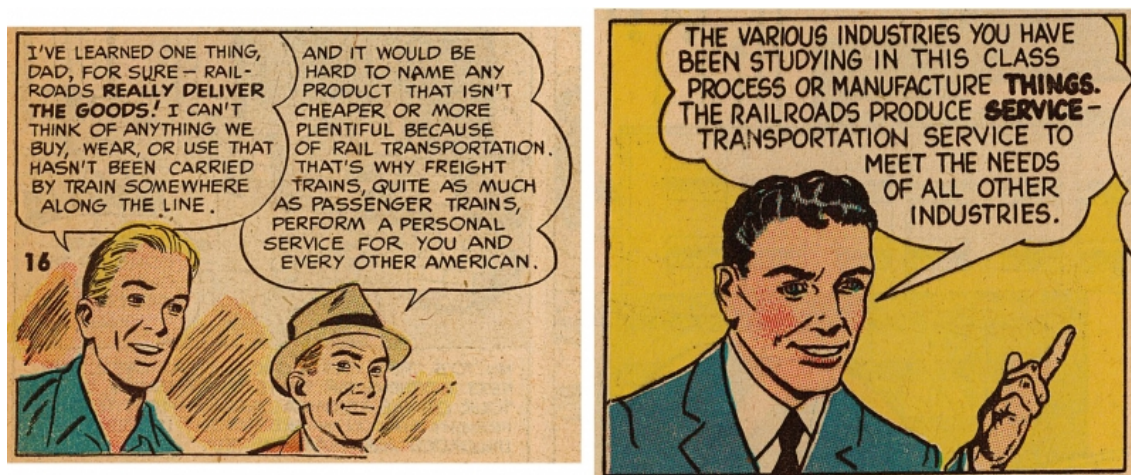
© Association of American Railroads.

- 8 L'AAR ajoute la bande dessinée à ses modes de communication en 1952, soit l'année durant laquelle les comic books atteignent le pic de leur popularité, toutes époques confondues, promettant un lectorat massif à ces fascicules éducatifs. De surcroît, dans la foulée des discours des éducateurs, d'autres compagnies avaient investi la forme depuis la fin des années 1940, offrant non seulement un modèle, mais encore une preuve de concept. Dans les années qui suivent, ces comic books éducatifs sont par ailleurs tout à fait épargnés par le

ressentiment public contre des mauvais fascicules, trop violents ou trop sexués, et accusés de « séduire les innocents », pour reprendre le titre du pamphlet à charge publié par le psychiatre Fredric Wertham en 1954.

- 9 À l'instar de *Railroads Deliver the Goods*, les huit autres fascicules portent la signature bien visible de Bill Bunce sur la couverture. Une telle mention de l'auteur n'est alors absolument pas systématique dans l'industrie de la bande dessinée nord-américaine, mais Bill Bunce n'est pas n'importe quel auteur. Il est en effet directeur adjoint de la communication pour l'AAR, pour laquelle il avait déjà illustré des livres pour enfants². Il est tout à fait possible, au demeurant, que Bunce ait apposé sa signature sur ces comic books en tant que maître d'œuvre ou peut-être en tant que dessinateur de la seule couverture, sans pour autant être l'auteur des récits eux-mêmes : les exemples d'une telle pratique ne manquent pas, à commencer par les très populaires comic books Disney des années 1950, qui portaient la signature du patron de l'entreprise, mais passaient sous silence leurs véritables auteurs. Cette hypothèse m'apparaît même quasi-certaine, puisque les changements de lettrage et de registre graphique d'un comic book à l'autre sont très marqués, notamment entre le très compétent *Railroads Deliver the Foods* et le reste du corpus. Dans tous les cas, l'usage du nom de Bunce indique qu'il ne s'agissait pas d'un projet marginal pour l'AAR, mais d'une entreprise ambitieuse, soutenue pendant 10 ans, et poursuivie encore en 1966 avec un titre plus tardif mettant en garde contre les dangers des voies ferrées. Il ne s'agit pas non plus d'une passion singulière à mettre sur le compte d'un dirigeant enthousiaste. L'AAR faisait en effet appel à une agence de communication chargée de mesurer l'efficacité de ses campagnes de presse, et se montrait intéressée par une mesure de l'efficacité de ses investissements³ : elle n'aurait pas consenti aux tirages massifs de ces bandes dessinées sans espérer un retour sur investissement.

Figure 4. Comparaison de cases de *Railroads Deliver the Goods* (1952) et de *The Wheel of Progress* (1957).



© Association of American Railroads.

- 10 A contrario, ces comic books n'intéressent pas les historiens du médium, et n'apparaissent dans les publications universitaires que par l'angle des biographies de Lincoln ; *All Aboard Mr. Lincoln* (1959) est en effet publié l'année du 250^e anniversaire de sa naissance, dans le cadre de célébrations nationales, et est quelquefois mentionné dans ce cadre⁴. Ces fascicules n'intéressent pas non plus les fans ou les collectionneurs, comme l'attestent l'absence d'écrits à leur endroit, le caractère superficiel de la documentation qui leur est consacrée, mais aussi leur faible prix sur le marché de l'occasion. Celui-ci s'explique sans doute en partie par le fait que certains exemplaires ont été préservés par des adultes prescripteurs, parfois même dans leur enveloppe. Ils ont ainsi échappé à la fois aux lecteurs enfantins peu soigneux et à l'opprobre parental qui a conduit à la destruction de nombreuses collections juvéniles. Au-delà de ces circonstances d'usage, tout indique que ces comics ne sont tout simplement pas collectionnés. Avec leurs dessins réalistes sans brio et leurs scénarios prétextes à aligner statistiques et anecdotes, ils offrent une lecture a priori moins mémorable que les best-sellers de l'époque, comme les comics Disney publiés par Dell, ou l'incarnation de Superman éditée par Mort Weisinger chez DC Comics. Dans *The Greatest Comic Book of All Time*, Benjamin Woo et Bart Beaty ont examiné les critères par lesquels certaines bandes dessinées ont traditionnellement été distinguées. Alors que les comics Disney et le Superman de la même

époque ont accédé à cette reconnaissance, notamment grâce à l'imposition d'un prisme auteuriste (Carl Barks, Curt Swan, Weisinger lui-même), l'exemple des comics consacrés à Archie permet à Beaty et Woo de montrer comment certaines œuvres massivement populaires échappent malgré tout au processus de célébration et de canonisation ultérieur. Leur description du phénomène s'applique plus encore aux fascicules qui nous intéressent ici :

Unlike the fans of other commercially oriented comics, [Archie]'s primary audience never developed into a dedicated fandom that could work to impose its aesthetic taste or historical narrative on the field of comics as a whole⁵.

- 11 En dépit de cette obscurité dans les discours contemporains et de cette position marginale dans l'histoire du médium, ces bandes dessinées ont connu une distribution massive dans l'ensemble du pays. Quinze millions d'exemplaires des quatre premiers fascicules avaient été publiés en 1956, dont neuf du seul *Railroads Deliver the Goods*, puis vingt-neuf millions pour l'ensemble de la série considérée en 1961⁶. Ces chiffres doivent être pris avec une pointe de scepticisme, dans la mesure où ils semblent émaner de l'Association elle-même, mais ils ne sont pas incompatibles avec les tirages indiqués pour d'autres comic books informatifs de la période⁷. Massivement diffusés dans les écoles, disponibles dans l'ensemble du pays puisque les compagnies adhérentes à l'AAR se chargeaient de la distribution locale, ces comic books rappellent que la bande dessinée documentaire, appuyant sur le réel et entendant en rendre compte, était à l'époque tout à fait courante.
- 12 Une enquête menée par un étudiant en communication, élève notamment de David Manning White, et publiée en 1961 suggère sans surprise que les compagnies impliquées portaient un regard positif sur cette forme spécifique. Le tableau suivant résume les opinions des 36 institutions productrices interrogées, allant du syndicat AFL-CIO (pour *Joe Worker and the Story of Labor*, 1946 ; ils continuent à produire des bandes dessinées de ce type aujourd'hui) à la Coca Cola company (*Refreshment Through The Ages*, 1951).

Données traduites et adaptées de Migdol, *op. cit.* 1961, p. 159-65.

Dans l'accomplissement de vos objectifs, en général, les bandes dessinées ont été :	Très efficaces 41,6 %	Efficaces 41,6 %	Autre (indécis ou ne se prononce pas) 16,9 %	
Raisons de cette efficacité :	La quantité distribuée 36,7 %	Le faible coût 20,4 %	Les lettres et commentaires reçus 16,3 %	Autre 26,5 %
Pensez-vous que les bandes dessinées sont plus lues que d'autres types de brochures :	Oui 22,2 %	Vraisemblablement 33,3 %	Non 2,8 %	Ne sait pas ou ne se prononce pas : 41,7 %
Pensez-vous que les bandes dessinées sont une forme éducative efficace :	Oui 66,7 %	Vraisemblablement 19,4 %		Ne sait pas ou ne se prononce pas : 13,9 %
Pensez-vous que les bandes dessinées sont une forme de marketing de produit efficace :	Oui 25 %	Vraisemblablement 8,3 %	Non 5,6 %	Ne sait pas ou ne se prononce pas : 61,1 %
Pensez-vous que les bandes dessinées soient efficaces pour faire évoluer les sentiments des lecteurs :	Oui 36,1 %	Vraisemblablement 30,5 %		Ne sait pas ou ne se prononce pas : 33,3 %
Pensez-vous que les bandes dessinées peuvent-être un outil de relation publique utile :	Oui 80,6 %	Neutre 11,1 %		Pas de réponse : 8,3 %

- 13 Ce tableau souligne que c'est bien pour ses vertus éducatives et pour son efficacité en tant qu'outil de relation publique que la bande dessinée est utilisée, plus que pour promouvoir un produit spécifique. Du côté de l'AAR, les comic books sont jugés très efficaces, notamment en raison des quantités distribuées, et spécifiquement valables comme une forme éducative. S'il est difficile de savoir avec certitude comment les éducateurs percevaient ces livres, la place que leur accordent des publications spécialisées et les quantités distribuées suggèrent qu'ils étaient appréciés et utilisés. Une étude de 1952, publiée dans une revue destinée aux enseignants du secondaire, invite avec enthousiasme à une plus grande adoption des brochures produites

par les industriels. L'auteur y souligne la qualité de ces brochures, mais aussi leur capacité à rendre l'école stimulante (exciting), à une époque où les enfants vivent « en dehors de l'école dans un monde de cinéma, de télévision, de radio, de magazines illustrés, de comic books, de journaux et d'affiches publicitaires »⁸. Les productions de l'AAR figurent parmi celles qu'il recommande particulièrement. L'enjeu de ces comic books est donc double : éduquer, mais aussi rivaliser avec les industries culturelles en leur empruntant leurs atouts.

La forme du réel

- 14 *The Wheel of Progress* (1957), s'ouvre dans une salle de classe. Dans la première case, un des très rares personnages féminins du corpus présente M. Dixon, à la fonction ambiguë, puisqu'il est « un représentant du trafic de marchandise pour une compagnie ferroviaire ». Dixon est invité à présenter à cette classe de collège l'importance du rail dans l'industrie américaine. De fait, lors des deux cases suivantes, il apparaît sur fond coloré, égrenant des éléments statistiques sur le secteur dans deux bulles très denses. Son récit se déroule ensuite pour l'essentiel dans des récitatifs, où le texte est entouré de guillemets indiquant le discours rapporté. Il ne reparait en effet que quatre fois avant la toute dernière page du récit, où il est remercié chaleureusement par l'enseignante : « Merci M. Dixon, d'avoir rendu visite à notre classe. Vous nous avez aidés à comprendre l'importance des services que rendent le chemin de fer, et à quel point nous en dépendons. »
- 15 Le comic book narre donc sa propre utilisation dans une salle de classe, en attribuant le discours de l'industrie à un personnage fictionnel, quoique dépourvu de toute singularité. Il souligne sa fonction éducative, en l'incluant dans la diégèse même, mais opte pour un récit-cadre et une énonciation située plutôt que pour un discours direct. À l'exception des trois récits historiques – *All Aboard Mr. Lincoln*, *Salute to the Boy Scouts* et *The Iron Horse Goes to War*, tous trois placés sous la tutelle d'un narrateur omniscient – les autres comic books du corpus ont recours à une variation sur cette formule.
- 16 Deux pistes complémentaires permettent d'expliquer cette stratégie de recours minimaliste à un cadre fictionnalisé. En premier lieu, il me semble s'agir de souligner l'adéquation entre la forme et le contenu.

Bien que les comic books puissent contenir autre chose que des récits de fiction originaux, ceux-ci font partie de la forme prototypique du médium⁹. Ces comic books éducatifs constituent une déviation délibérée par rapport à cette norme, une manière de la réorienter vers d'autres objectifs, et tentant de conserver son accessibilité, et surtout de profiter de son ubiquité dans les pratiques culturelles des enfants et adolescents : selon une enquête de 1950, 92,7 % des 8-14 ans et 72,1 % des 15-20 ans lisaient des comic books, même si ces chiffres décroissent significativement dans la décennie de publication des fascicules qui nous intéressent¹⁰. Dans ce contexte, le recours à un récit-cadre fictionnel apparaît comme un gage de typicité, assez courant lorsque des objets empruntent à une forme populaire tout en présentant une déviation significative¹¹. Le recours à un narrateur omniscient dans les trois fascicules historiques relève lui aussi d'une forme de typicité, mais regardant plus du côté des films documentaires et des récits historiques populaires.

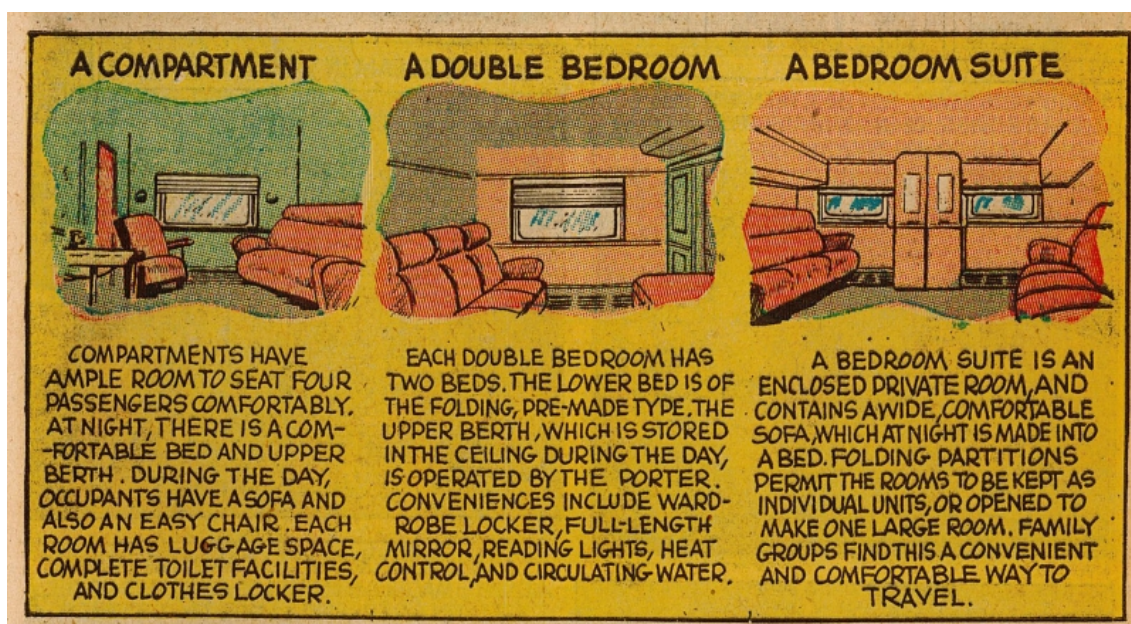
- 17 La seconde explication du recours à la fiction est à chercher du côté des figures à qui cette autorité narrative se voit déléguée : un père conducteur de train (*Railroads Deliver the Goods*), Oncle Sam (*Rails Across America*), une série d'employés (*Ride the High Iron*), un autre conducteur (*Clear the tracks*), un représentant de l'industrie (*The Wheel of Progress*), et deux officiers de la police ferroviaire (*Special Agent*). Ces voix sont donc pour l'essentiel celles d'employés des compagnies de chemin de fer, souvent placés dans une relation paternelle ou d'autorité implicite, sans pour autant appartenir aux propriétaires des compagnies (ni aux acteurs syndicaux, bien sûr). Les compagnies de chemin de fer promeuvent ainsi une vision décentralisée et horizontale du secteur industriel, soulignant la variété des métiers qui y sont exercés et leur importance, d'un bout à l'autre de la chaîne. Au-delà de la question du récit-cadre, cette vision traverse ces comic books, avec de nombreuses cases mettant en scène des corps de métiers divers au travail. La fiction permet donc de présenter une vision incarnée des chemins de fer, éloignée à la fois des souvenirs des grands monopoles omnipotents du XIX^e siècle¹² et du basculement de l'économie américaine vers les emplois à « col blanc », mémorablement évoquée par le sociologue C. Wright Mills un an seulement avant la parution de *Railroads deliver the goods* (1951). Dans ces pages, les chemins de fer regardent souvent en arrière, exaltant la conquête

de l'ouest, et se présentent comme une extension des valeurs des pionniers : « Les compagnies de chemins de fers sont indépendantes [self-reliant]. Elles savent ce qu'il faut faire, et elles le font » (*Clear the tracks!*, p. 15). Ce cadrage est toutefois contredit dans les pages des comic books eux-mêmes par un propos parfois très surplombant, à un moment où se pose la question d'une éventuelle nationalisation de ces compagnies. Les comic books insistent ainsi sur le fait que l'efficacité du secteur découle de son caractère privé, soulignant que les compagnies construisent leurs propres infrastructures et contribuent par l'impôt à la prospérité du pays. L'incarnation par la fiction reste donc un effet de surface, qui habille une présentation très descendante.

- 18 Sur le plan formel, ces comic books optent également pour la typicité. Quand d'autres fascicules informatifs de la même époque jouent librement avec la grille et la page, les neufs qui nous intéressent ici optent pour une présentation tout à fait standardisée : trois strips par page, et une ou deux cases par strip, avec quelques fusions pour obtenir de grandes cases horizontales propice à la représentation des trains ou pour mettre en scène un paysage spectaculaire (les catastrophes de *Clear the track!* notamment). Les variations de tous ces paramètres restent limitées et se manifestent surtout dans les bords de case, parfois élidés, parfois enjambés par des bulles, parfois de biais ou ne présentant pas un alignement vertical parfait avec les cases qui précèdent. Ces variations, plus ou moins marquées selon les numéros, évitent la présence d'une grille rigide, et dans les faits, le corpus n'offre aucun exemple d'une double page régulière, avec 3 x 2 cases isomorphes de part et d'autre, même s'il s'agit de la structure sous-jacente de l'ensemble. Ces variations contenues de mise en page, les couleurs, mécaniques et vives, mais aussi le lettrage ou la présence d'un fond jaune pour les récitatifs puisent dans les conventions stylistiques des comic books de l'époque, que l'on retrouve de *Classics Illustrated* jusqu'à *Scrooge McDuck – Oncle Picsou* en France – ou *Superman*.
- 19 Cependant les fascicules de l'AAR se distinguent leur façon de faire primer la juxtaposition sur la séquence. La réutilisation de certaines cases, évoquée plus haut, est rendue possible par ce mode d'organisation qui compose les pages et le récit à partir d'images autonomes. Là encore, des variations existent de numéro en numéro – *Railroads*

Deliver the Goods, *Special Agent* et dans une moindre mesure *Ride the High Iron!* accordent plus de place à la séquence – mais les pages se lisent fréquemment comme des catalogues d'images, promouvant l'industrie ferroviaire ou illustrant des lieux communs historiques. Le procédé s'apparente aux montages d'image fréquemment utilisés dans les films promotionnels, même si les récitatifs et les pratiques lectorales conventionnelles invitent bien un parcours linéaire de ces pages. Cette proximité avec le catalogue ou avec des brochures publicitaires transparait parfois clairement, comme dans la présentation des types de cabines présentes sur *The High Iron*, dont la logique est celle d'une progression en gamme plus que d'une quelconque séquence narrative.

Figure 5. Présentation des cabines dans *Ride the High Iron!*. Il s'agit ici d'un strip entier (p. 7).

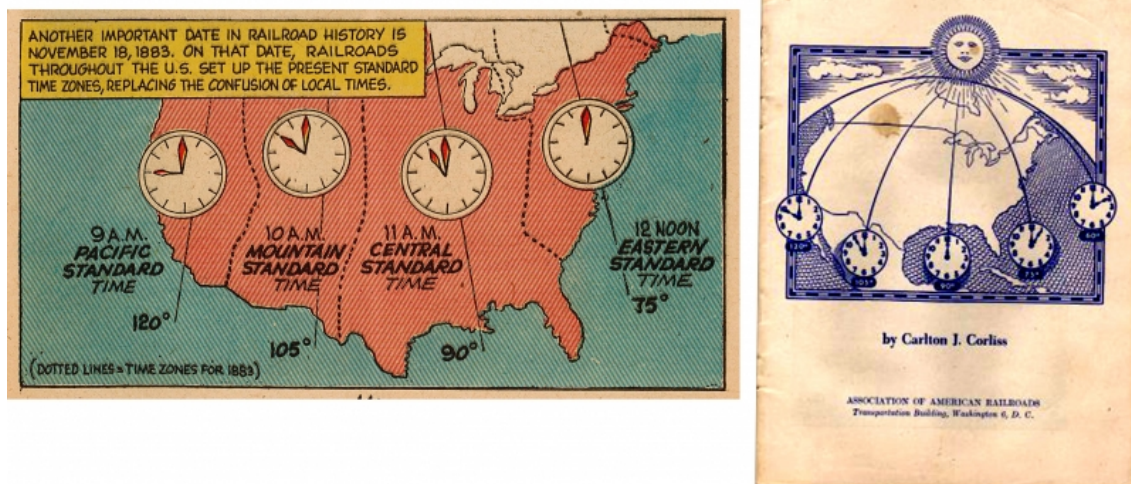


© Association of American Railroads.

- 20 Cette logique permet également l'importation d'images préexistantes, dans une logique intermédiaire. Ainsi, lorsque les fascicules mentionnent le rôle des lignes de chemin de fer dans l'établissement des fuseaux horaires à l'intérieur des États-Unis en 1883 (*Rails Across America*, p. 13 ; *Salute to the Boy Scouts*, p. 11), la case présente une carte-diagramme déjà présente en couverture de *The Days of Two Noons*, un autre fascicule édité par l'AAR en 1951. De la même ma-

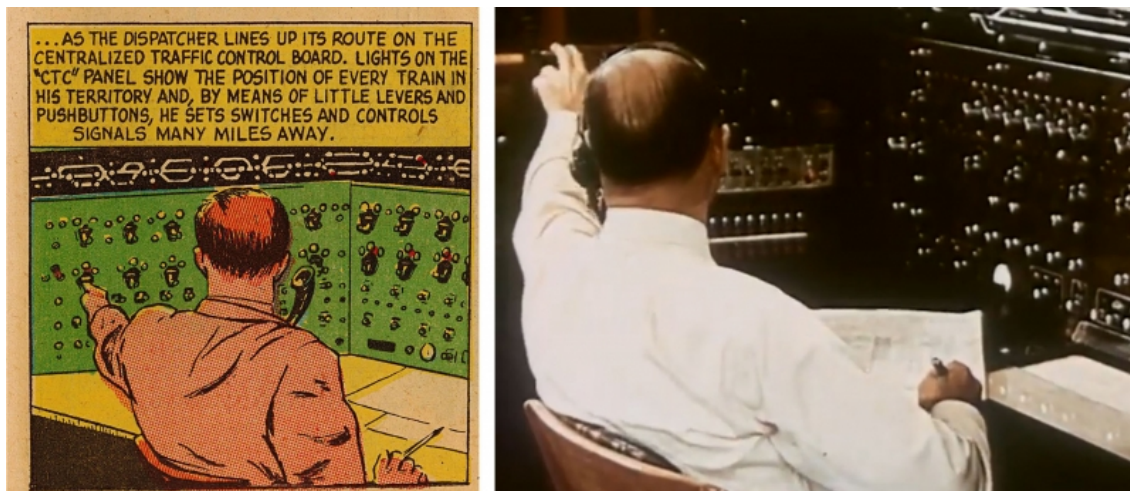
nière, l'image récurrente de l'opérateur des aiguillages vu de dos et assis devant son pupitre de commande figure aussi dans des films promotionnels, produits ou soutenus par l'AAR, mais également sous forme photographique dans certaines versions du kit destiné aux enseignants. Ce kit, dont il existe de nombreuses versions, propose d'ailleurs un livret intitulé « The Story Behind the Picture » qui apparaît comme le symétrique de la mention figurant sur certaines des éditions de ces comic books : « A Picture Story about America's Modern Passenger Trains » [je souligne]. Les comic books sont donc l'occasion de linéariser et d'ordonner ces images préexistantes, sous l'autorité des narrateurs fictionnels, en s'appuyant sur la force propulsive d'un protocole de lecture activé par les gages de typicité mobilisés par ailleurs.

Figure 6a. Échos intermédiaiques. En haut, *Salute to the Boy Scouts* (1960) et *The Day of Two Noons* (1951).



© Association of American Railroads.

Figure 6b. Échos intermédiatiques. *Clear the Tracks!* (1956) et *At This Moment* (1954).



© Association of American Railroads.

- 21 Ces bandes dessinées ont donc bien une vocation documentaire, qui découle de la précision de leurs références, de leurs conditions d'usages et du fait qu'elles sont diffusées au sens propre comme des documents pour la classe, qu'il convient de mobiliser et d'expliquer. Le guide d'exploitation destiné aux enseignants comporte d'ailleurs une partie de quiz, vérifiant que des informations (comme la longueur totale des voies ferrées aux États-Unis) ont bien été transmises et reçues. Elles proposent cependant moins une vision du réel qu'une transcription d'un discours éducatif descendant, articulé au positionnement des compagnies ferroviaires, un réel mis doublement à distance : par la création de ce discours éducatif, puis par son redessin ou sa réintégration dans les pages des bandes dessinées.

Le réel involontaire

- 22 Le regard rétrospectif qu'il est possible de poser sur ces bandes dessinées invite à considérer qu'elles parlent cependant bien du réel, sur un autre plan. Le premier indice sur la nature de ce discours se trouve dans *All Aboard Mister Lincoln*, publié lors d'une année de commémorations soigneusement organisées et coordonnées. Le comic book n'est pas l'émanation d'une autorité centrale qui coordonnerait les discours mémoriels, mais s'inscrit néanmoins dans une en-

treprise de remémoration socialement médiée, par laquelle le pays relit le passé à l'aune de son utilité au présent. En 1959, cinq ans après la décision unanime de la Cour suprême dans *Brown v. Board of Education* et cinq ans avant la grande loi sur les droits civiques, cette mémoire collective de Lincoln paraît singulièrement aveugle à la question raciale. Ainsi *All Aboard Mister Lincoln*, biographie du président responsable de l'abolition de l'esclavage, ne représente aucun personnage noir, et ne mentionne même jamais la question de l'esclavage. La guerre de Sécession y figure, mais c'est un conflit sans enjeu et sans raison d'être qui permet surtout de célébrer les conducteurs de train et leurs machines dans les deux camps. Le comic book ne parle d'ailleurs pas de « Civil War » désignation consacrée pour ce conflit, préférant évoquer « *The War Between the States* » soit l'appellation préférée par les États du Sud. Cette omission et ces choix lexicaux sont frappants en eux-mêmes, mais ne sont pas isolés. Dans la biographie d'Abraham Lincoln publiée par *Classics Illustrated* l'année précédente, en 1958, qui ne s'intéresse pas seulement aux liens entre l'alcool et le chemin de fer, les personnages noirs sont également remarquablement absents des images, bien qu'ils soient mentionnés, et même si la question de l'esclavage n'est pas éludée. Les deux comic books, à des degrés divers, perpétuent donc une image d'un Lincoln consensuel et détaché de la question raciale, qui avait pris forme au début du ^{xx}^e siècle et que les militants des droits civiques contestaient activement¹³.

- 23 La question des relations interraciales dans un comic book visant d'abord à promouvoir l'industrie du chemin de fer peut sembler anecdotique. La focale retenue par l'AAR est si étroite qu'elle exclut bon nombre de questions, comme les modèles économiques du développement des chemins de fer au ^{xix}^e siècle. Cependant, les transports en commun ont constitué un lieu primordial de négociation des relations interraciales et de leur codification juridique aux États-Unis. L'épisode de Rosa Parks, militante de la NAACP, refusant délibérément de céder son siège dans la section d'un bus réservée aux blancs en 1957, et provoquant ainsi le boycott des transports en commun à Montgomery, en est un exemple marquant. L'année précédente, la Cour suprême dans *Browder v. Gayle* avait déclaré la ségrégation inconstitutionnelle dans les bus publics. Soixante ans auparavant, en 1896, dans un épisode moins connu en France, mais sans doute plus

crucial, la même Cour suprême avait codifié la ségrégation dans la Constitution des États-Unis à l'occasion d'un cas remarquablement semblable au geste de Rosa Parks. Homer Plessy, lui aussi militant des droits des Noirs, avait tenté en 1892 de contester l'existence de wagons séparés dans les tramways de La Nouvelle-Orléans, établis par une loi adoptée deux ans auparavant. La Cour suprême avait utilisé cette occasion pour affirmer le principe du « *separate but equal* », affirmant que la ségrégation ne contredisait pas le principe d'égalité devant la loi, codifié par le 14^e amendement, immédiatement après la guerre de Sécession¹⁴.

- 24 L'AAR était sans doute au fait de ce précédent historique, mais aussi soucieuse de ne pas heurter les sensibilités des compagnies situées dans le Sud du pays, ni de leurs clients¹⁵. En 1959, lorsque paraît le comic book consacré à Lincoln, les forces politique en faveur de la ségrégation restent extrêmement puissantes, malgré les premières décisions de la Cour suprême en la matière. Ainsi, les timides tentatives de lois sur les droits civiques échouent systématiquement au Congrès, et plus précisément au Sénat, où les États du Sud sont sur-représentés. De fait, en dehors même de la biographie de Lincoln, les personnages non blancs sont rarissimes dans les comic books du corpus. Quelques Amérindiens y rejouent la scène classique de l'attaque du train, et la poignée de personnages noirs qui apparaissent dans *Ride the High Iron* (1955) sont tous cantonnés à des rôles de domestiques. Alors que la population noire représente environ 12 % de la population des États-Unis au moment où paraissent ces bandes dessinées, elle n'existe tout simplement pas dans ces pages.
- 25 Ce corpus trahit également une autre caractéristique de la société américaine à l'aube des années 1960 : il est saisissant de constater que les personnages féminins sont quasi entièrement absents de ces bandes dessinées. Les protagonistes sont invariablement masculins, et aucun personnage féminin n'est nommé sur près de 150 pages de notre corpus ; d'ailleurs, ces personnages n'apparaissent que dans 23 cases sur 630 au total (3,5 %), en comptant chaque silhouette d'arrière-plan. Or, une part au moins des écoles auxquelles ces bandes dessinées étaient destinées étaient mixtes, même s'il est difficile d'en connaître la proportion exacte, et si l'objet de ces comic books était avant tout éducatif, ils étaient aussi destinés à façonner les attitudes du public. Même en admettant que le chemin de fer ne

constituât pas pour les jeunes femmes une perspective de carrière, elles constituaient des cibles tout à fait valides pour ces opérations de relations publiques. Tout ceci suggère donc qu'il était donc inconcevable pour l'AAR que des femmes puissent être représentées interagissant de manière significative avec les chemins de fer, à rebours de « l'intérêt naturel que portent les jeunes garçons » au sujet (*Salute to the boy scouts*, p. 8). Cette exclusion est d'autant plus frappante qu'elle intervient moins de 15 ans après la Seconde Guerre mondiale, période durant laquelle l'industrie ferroviaire avait eu recours à 250 000 femmes ; l'industrie célèbre d'ailleurs ce chiffre aujourd'hui (« "Move Over, Sir!" Women Working on the Railroad » 2021). Il faut donc conclure qu'il s'agit d'un positionnement idéologique, à rebours de la fonction assignée à ces objets, et primant manifestement sur celle-ci.

- 26 En matière de représentation des relations interraciales, mais aussi des dynamiques de genre, ces bandes dessinées embrassent de manière manifeste les impensés du consensus nord-américain d'après-guerre, cette période que l'intellectuel socialiste Irving Howe a surnommée « l'âge de la conformité »¹⁶. Les tensions, les révoltes et les bouleversements de la décennie suivante apparaissent en creux dans ces pages exclusivement masculines et exclusivement blanches. Nous nous trouvons donc face à une bande dessinée du réel, si l'on entend par « réel » l'ensemble des discours sociaux dominants, dont la construction et les apories nous apparaissent clairement grâce au recul historique. Par son ampleur et par cette diffusion, le corpus qui nous intéresse ici ne constitue pas un exemple isolé, comme peuvent l'être des publicités pour les cuisines idéales des années 1950, sorties de leur contexte et faciles à tourner en dérision. Il montre au contraire la constance de ces discours, alors si évidents qu'ils ne méritent aucune discussion de la part des responsables de l'AAR, et ce même lorsqu'ils obligent à réécrire la biographie du plus célèbre des présidents des États-Unis.

Conclusion

- 27 Les 9 millions d'exemplaires de *Railroads Deliver the Goods* mis en circulation pour ses deux premiers tirages (sur quatre) suffisent à excéder les 8 millions d'exemplaires de *X-Men* vol. 2 n° 1 (1991), le comic

book le plus vendu de l'histoire du médium¹⁷. Ce fascicule, comme les huit autres qu'a produit l'AAR, a pourtant été relégué à une obscurité durable. S'il a su séduire les éducateurs de l'époque, il n'a pas laissé de souvenir marquant ni créer de nostalgie du côté de ses lecteurs.

- 28 Les bandes dessinées de l'AAR ambitionnaient de combiner une fonction strictement documentaire (dans le dessin référence, dans la mobilisation de statistiques, dans la continuité d'autres formes visuelles fournies par l'AAR) avec un dispositif explicitement éducatif, cadré par leur situation d'usage mais aussi intégrés dans les récits-mêmes. Ce positionnement explicite et assumé souligne par contraste les silences de l'étiquette contemporaine de « bande dessinée du réel », qui masque un spectre de fonctions incluant souvent le militantisme mais aussi les ambitions éducatives. Il serait par ailleurs absurde de considérer ces fascicules comme des précurseurs obsolètes, incapables d'atteindre la sophistication des œuvres contemporaines. Au contraire, ils illustrent une longue tradition, déjà présente dans les images d'Épinal et toujours présente aujourd'hui, dans des bandes dessinées publiées par des institutions ou distribuées dans des circuits commerciaux habituels. En ce sens, ces objets constituent un rappel utile pour des entreprises contemporaines : la forme de la bande dessinée ne suffit pas à elle seule à susciter une curiosité, un attachement ou des comportements de lecture associés aux grandes séries populaires. Distribuées dans un contexte scolaire, prescrite par des éducateurs, ces bandes dessinées semblent avoir été reçues pour ce qu'elles étaient, des documents pédagogiques parmi d'autres.
- 29 La série de comic books s'interrompt en 1960 – à l'exception d'un dernier volume hybride entre bande dessinée et livre illustré en 1966 – prenant peut-être acte de ces limites, ou constatant tout simplement que les efforts de relation publique massif de l'AAR n'avaient pas suffi à enrayer le déclin du chemin de fer. Le trafic passager décline ainsi de moitié entre 1952 et 1960, la période de publication des fascicules qui nous ont intéressé ici, en une chute qui se poursuit jusqu'au début des années 1970¹⁸, suivi par un léger rebond jusqu'à aujourd'hui.

2016, en ligne [<https://doi.org/10.1057/978-1-137-53162-9>].

Bledstein Max, « Demythologizing Honest Abe: Visual Representations of Emotion in Noah Van Sciver's *The Hypo* », *Inks: The Journal of the Comics Studies Society*, n° 2.3, 2018, p. 334-352.

Davis Hubert J., « Business-Industry Sponsored Teaching Material: Does It Merit Wider Use? », *The Clearing House*, n° 26.8, 1952, p. 451-455.

Gabilliet Jean-Paul, *Des comics et des hommes. Histoire culturelle des comic books aux États-Unis*, Nantes, Éditions du temps, 2005.

Groensteen Thierry, *Bande dessinée et narration. Système de la bande dessinée 2*, Paris, Presses universitaires de France, 2011.

Hiltzik Michael A., *Iron Empires: Robber Barons, Railroads, and the Making of Modern America*, Boston (Mass.), Houghton Mifflin Harcourt, 2020.

Howe Irving, « This Age of Conformity », *Partisan Review*, n° 21, février 1954.

Migdol Marvin J., *Comics as a Public Relations Tool in Communications*, unpublished PhD Thesis, Boston, Boston University, 1961.

Miller John Jackson, « Comichron FAQ: The Bestselling Comic Book of All Time », *Comichron*, 9 février 2017, en ligne [<https://www.comichron.com/faq/alltimebestsellingcomicbook.html>].

Morgret Charles O., *The Railroad Industry's Cooperative Public Relations Program, June, 1946-June, 1956*, Washington DC, American University, 1958.

« 'Move Over, Sir!' Women Working on the Railroad », Union Pacific Railroad Museum, 2021 en ligne [<https://www.uprrmuseum.org/uprrm/exhibits/traveling/women-railroad/index.htm>].

Pinkston Elizabeth, United States Congressional Budget Office, *The Past and Future of U.S. Passenger Rail Service*, Congress of the U.S., Congressional Budget Office, 2003.

Sandage Scott. A., « A Marble House Divided: The Lincoln Memorial, the Civil Rights Movement, and the Politics of Memory, 1939-1963 », in Reynolds J. Scott-Childress, *Race and the Production of Modern American Nationalism*, Taylor and Francis, 2014, p. 273-312.

Szasz Ferenc Morton, « The 1958/59 Comic Book Biographies of Abraham Lincoln: The 1958/59 Comic Book Biographies of Abraham Lincoln », *The Journal of Popular Culture*, n° 43.4, 2010, p. 842-859, en ligne [<https://doi.org/10.1111/j.1540-5931.2010.00773.x>].

Toh Eunice, « Navigating The Green Book: The Networks of Black Digitality and Print », *African American Review*, n° 54.3, 2021, p. 233-246, en ligne [<https://doi.org/10.1353/afa.2021.0029>].

1 Ces comic books, et de nombreux autres exemples de fascicules promotionnels ou éducatifs sont disponibles sous forme numérique dans le fond du Hagley Museum, musée du commerce et des techniques, situé dans le

Delaware : <https://digital.hagley.org/> ; Les bases de données spécialisées (qu'elles soient collaboratives comme The Grand Comics Book Database, comics.org, ou commerciales, comme le catalogue de mycomicshop.com) indiquaient jusqu'à maintenant 1954 comme date de publication de ce fascicule. Le travail de recherche mené pour cet article a permis de corriger cette chronologie en identifiant la publication dans *Senior Scholastic* dès 1952, et j'ai pu inclure cette correction dans *The Grand Comics Book Database*.

2 La *Lambiek Comiclopedia* indique une certaine incertitude sur cette identité, en notant que pour un projet précédent, William Bunce avait travaillé avec un illustrateur. Les documents d'époque, qu'il s'agisse de l'enregistrement auprès de la bibliothèque du Congrès ou du rapport publié en 1958 sur la base des documents internes de l'association, confirment pourtant qu'il s'agit bien d'une seule et même personne. Voir Migdol Marvin J., *Comics as a Public Relations Tool in Communications*, unpublished PhD Thesis, Boston University, 1961.

3 Morgret Charles O., *The Railroad Industry's Cooperative Public Relations Program, June, 1946-June, 1956*, Washington D. C., American University, 1958, p. 44-48.

4 Szasz Ferenc Morton, « The 1958/59 Comic Book Biographies of Abraham Lincoln: The 1958/59 Comic Book Biographies of Abraham Lincoln », *The Journal of Popular Culture*, 43.4, 2010, p. 842-59, en ligne [<https://doi.org/10.1111/j.1540-5931.2010.00773.x>] ; Bledstein Max, « Demythologizing Honest Abe: Visual Representations of Emotion in Noah Van Sciver's The Hypo », *Inks: The Journal of the Comics Studies Society*, 2.3, 2018, p. 334-352.

5 Bart Beaty, Woo Benjamin, *The Greatest Comic Book of All Time: Symbolic Capital and the Field of American Comic Books*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2016, p. 94, en ligne [<https://doi.org/10.1057/978-1-137-53162-9>].

6 Morgret , *The Railroad Industry's Cooperative Public Relations Program, June, 1946-June, 1956*, op. cit. p. 160-164; Migdol, « Comics as a Public Relations Tool in Communications », p. 79.

7 *The Story of Harry S. Truman*, produit pour soutenir le candidat en 1948, avait ainsi été diffusé à trois millions d'exemplaires, de même que le nettement plus obscur *Pop Go The Fuses*, diffusé par la Allis Chalmers Manufacturing Company (1956), qui vantait l'importance d'une bonne installation électrique. Pour plus de précisions concernant *The Story of Harry S. Truman*, nous renvoyons à Horton, Ian, « Comic Books, Science (Fiction) and Public Relations », dans Collister Simon et Roberts-Bowman Sarah, *Visual Public*

Relations: Strategic Communication Beyond Text, Londres, Routledge, 2018, p. 34, en ligne [<https://doi.org/10.4324/9781315160290>] ; et concernant *Pop Go The Fuses*, voir Migdol Marvin J., *op. cit.*, p. 57).

8 Davis Hubert J., « Business-Industry Sponsored Teaching Material: Does It Merit Wider Use? », *The Clearing House*, 26.8, 1952, p. 451-455.

9 Voir notamment Groensteen Thierry, *Bande dessinée et narration. Système de la bande dessinée 2*, Paris, Presses Univ. de France, 2011, p. 8-18.

10 Gabilliet Jean-Paul, *Des comics et des hommes. Histoire culturelle des comic books aux États-Unis*, Nantes, Éditions du temps, 2005, p. 265 et 268.

11 Par exemple, dans le cas de la bande dessinée, la série *Hellboy* de Mike Mignola propose des récits marqués par le roman noir, l'horreur et les contes folkloriques. À ses débuts, la série se rattache cependant explicitement au genre établi et dominant des super-héros, par le nom du héros, par ses choix de couverture et même par la présence d'un super héros classique, la « torche de la liberté ». Ces gages de typicité permettent d'établir la nouveauté dans une logique de compatibilité avec l'établi.

12 Hiltzik Michael A., *Iron Empires: Robber Barons, Railroads, and the Making of Modern America*, Boston (Mass.), Houghton Mifflin Harcourt, 2020.

13 Sandage Scott. A., « A Marble House Divided: The Lincoln Memorial, the Civil Rights Movement, and the Politics of Memory, 1939-1963 », in Reynolds J. Scott-Childress (dir.), *Race and the Production of Modern American Nationalism*, Abingdon-on-Thames, Taylor and Francis, 2014, p. 273-312.

14 La question des transports en commun reste présente à plus d'un titre dans le mouvement des droits civiques au cours des années 1960 : que l'on pense par exemple au *freedom rides*, ces trajets en bus de militants vers le sud des États-Unis ou à la pratique du *busing*, utilisant les transports en commun pour emmener des élèves vers des écoles situées loin de leur domicile, afin de recréer des conditions de mixité interraciale.

15 L'AAR avait subventionné en 1951 sa propre version du *Green Book*, le guide destiné aux afro-américains et décrivant les lieux qu'ils pouvaient fréquenter sans risque, avec un éditorial évitant toute mention de ségrégation raciale dans les trains et une image présentant des passagers blancs, aidés par un employé noir. Toh Eunice, « Navigating The Green Book: The Networks of Black Digitality and Print », *African American Review*, n° 54.3, 2021, p. 237, en ligne [<https://doi.org/10.1353/afa.2021.0029>].

- 16 Howe Irving, « This Age of Conformity », *Partisan Review*, n° 21, février 1954.
- 17 Miller John Jackson, « Comichron FAQ: The Bestselling Comic Book of All Time », *Comichron*, 9 Février 2017, en ligne [<https://www.comichron.com/faq/alltimebestsellingcomicbook.html>] [Consulté le 25 Février 2025].
- 18 Pinkston Elizabeth and United States Congressional Budget Office, *The Past and Future of U.S. Passenger Rail Service*, Congress of the U.S., Congressional Budget Office, 2003, p. 6.

Français

Entre 1954 et 1960, l'Association of American Railroads publie neuf comic books valorisant l'industrie du chemin de fer aux États-Unis. Explicitement destinés à un usage dans les salles de classe, ces fascicules offrent l'exemple d'une bande dessinée du réel – avec un aspect documentaire revendiqué – poursuivant à la fois un objectif éducatif et une visée promotionnelle. Cet article utilise des études parues alors pour comprendre la stratégie et les objectifs de l'Association, en replaçant aussi ces bandes dessinées dans un contexte plus vaste d'usage de la forme par différents acteurs privés. Il examine les stratégies narratives et picturales déployés dans ces neuf fascicules pour mettre en avant leur compatibilité affichée avec les comic books de divertissement qui leur servent de modèle, mais aussi avec les autres outils promotionnels de l'Association of American Railroads. L'article montre enfin qu'en matière de représentation des relations interraciales, mais aussi des dynamiques de genre, ces bandes dessinées embrassent les impensés du consensus nord-américain d'après-guerre, offrant une prise indirecte sur ce réel historique.

English

Between 1954 and 1960, the Association of American Railroads published nine comic books promoting the railroad industry in the United States. Explicitly intended for use in classrooms, these reality-based comics - the documentary aspect is impossible to miss - pursuing both an educational and a promotional objective. This article uses studies published at the time to understand the Association's strategy and objectives, while also placing these comics in a wider context of use of the form by various private companies. It examines the narrative and pictorial strategies deployed in these nine issues, highlighting their compatibility with the regular commercial comic books that served as their model, as well as with the Association of American Railroads' other promotional materials. Finally, the article shows that, when it comes to race and gender dynamics, these comics embrace the post-war North American consensus, offering an indirect take on this historical reality.

Mots-clés

comic book, documentaire, éducation, chemin de fer, histoire

Keywords

comic book, documentary, education, railroads, history

Nicolas Labarre

CLIMAS (UR 4196), université Bordeaux Montaigne, France

Nicolas Labarre est professeur de civilisation des Etats-Unis à l'université Bordeaux Montaigne, où il donne des cours consacrés au système politique américain, à la bande dessinée et aux jeux vidéo. Sa recherche porte notamment sur les questions de genre et d'intermédialité dans la bande dessinée. Il est l'auteur de *Heavy Metal, l'autre Métal Hurlant* (2017), une histoire transnationale du magazine *Heavy Metal* magazine, de *Understanding Genres in Comics* (2020), ainsi que d'une biographie critique de Jean Giraud-Moebius, intitulée *Moebius*, aux presses universitaires du Mississippi (2025).

IDREF : <https://www.idref.fr/115271511>

ORCID : <http://orcid.org/0000-0001-9789-3981>

HAL : <https://cv.archives-ouvertes.fr/nicolas-labarre>

ISNI : <http://www.isni.org/0000000073442572>

BNF : <https://data.bnf.fr/fr/16164342>