



Thomas, le petit train de l'animation

Christophe Lenoir

► To cite this version:

Christophe Lenoir. Thomas, le petit train de l'animation : De l'animation-temps à l'animation-mouvement. Full ou Limited ? La qualité de l'animation à la télévision, entre économie et esthétique, Labex ICCA, Nov 2014, Paris, France. hal-01081524

HAL Id: hal-01081524

<https://hal.science/hal-01081524>

Submitted on 11 Jul 2015

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

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

Copyright

Thomas, le petit train de l'animation : De l'animation-temps à l'animation-mouvement

Christophe Lenoir

The Railways Series, collection de livres illustrés du *reverend* Wilbert Awdry, apparaît en Angleterre juste après la seconde guerre mondiale. Elle fait l'objet d'une première tentative d'adaptation télévisée à la BBC en 1953, en animant en direct des maquettes de trains. Mais la difficulté technique de l'opération, et l'attention de l'auteur au respect de l'intégrité de son œuvre, retarderont toute nouvelle adaptation.

À la fin des années 1970, la productrice Bill Allcroft parviendra cependant à convaincre le révérend W. Awdry de céder ses droits, mais il lui faudra près de 4 ans pour parvenir à réunir le financement de la première série de *Thomas et ses amis* (*Thomas le petit train* au Québec, *Thomas the Tank Engine and Friends* puis *Thomas and Friends* en Angleterre), diffusée à partir de 1984 sur ITV, et produite initialement en grande partie sur ses fonds propres.

Phénomène au Royaume-Uni, où elle est toujours diffusée depuis, soit 18 saisons en 2014, succès considérable en Chine, la série sera également adaptée aux paysages américains pour y être popularisée (*Shining Time Station*, de 1989 à 1993), mais n'aura qu'un impact assez limité en France, d'abord sur Playhouse Disney, puis sur France 5 depuis 2011.

Cette série est donc intéressante à plusieurs titres :

- Produite depuis 30 ans, elle a intégré l'évolution des techniques de l'animation. Les premières séries utilisent une technique mixte, principalement des maquettes télécommandées (ce qui est aussi un savoir-faire de l'animation britannique), et du dessin-animé. La narration est adaptée à ces contraintes : un seul narrateur assure les voix de l'ensemble des personnages-trains et des personnages humains. Les « visages », qui fondent l'anthropomorphisme des locomotives, changent d'expression d'un plan à un autre, mais ne sont pas animés. Les humains demeurent également des figurines figées. Au fil des saisons, les visages deviendront animés, les personnages gagneront une voix propre, l'animation intégrera le *stop-motion*, et des séquences intégreront des acteurs humains. La série est filmée en numérique à partir de 2004, les effets d'animation informatique apparaissent à partir de 2008, puis la production devient entièrement numérique à partir de 2010, réalisée au Canada.
- Ancrée dans une Angleterre idéale, à la fois industrielle et rurale, où les machines à vapeur parlent, tentent de réaliser d'elles-mêmes les objectifs fixés par les humains, et ne polluent pas, la série a parfois été décriée pour son conservatisme moral : obéir, ne pas prendre d'initiatives personnelles. Il peut être intéressant alors de comprendre pourquoi elle a eu du succès dans certains pays, et moins dans d'autres : le rapport à l'espace naturel ou industriel, ou à l'obéissance, serait-il différent en France ? L'attachement au machinisme, à une vision idéalisée de la révolution industrielle, renverrait-il à des horizons sociaux différents, ainsi relayés ou non auprès des enfants ? La situation de la Chine, abandonnant ses espaces ruraux au profit d'une industrialisation massive, pourrait peut-être y expliquer le succès d'une série qui, par ailleurs, pourrait y sembler complètement exotique.
- Pour reprendre les concepts de Gilles Deleuze, l'évolution de la série en inverserait peut-être l'ordre : les contraintes initiales de l'animation, extrêmement figée, font qu'elle exclue tout mouvement, réduit au déplacement des locomotives dans un décor de modélisme ferroviaire. Le mouvement n'est figuré que par l'agencement temporel des locomotives, qui n'ont aucune possibilité de produire des liens de cause à effet

volontaires, ni donc de véritablement agir, ne pouvant que se déplacer sur des rails, en respectant des horaires, au risque de provoquer des catastrophes et sous peine de sanctions. C'est l'intégration de technologies permettant de visualiser tous les mouvements, en particulier le passage à l'animation numérique, qui permettra de figurer les capacités sensori-motrices des personnages. Une série inspirée de la série, destinée initialement aux marchés britanniques, américains et japonais, *Chuggington* (depuis 2008 sur BBC 2 ; diffusée en France sur TF1), inverse ainsi complètement le rapport des personnages-locomotives à leur corporéité : elles ne subissent plus des déplacements qu'elles croient maîtriser, mais doivent au contraire apprendre à contrôler leur corps pour réaliser des manœuvres, initiées par leur volonté – un passage de l'animation-temps à l'animation-mouvement.

- Comme beaucoup de programmes pour la jeunesse, l'économie de ces séries articule produit télévisé et produits dérivés, consommation du programme dans des cases ou sur des chaînes dédiées, et usage commercial par les enfants, via les jouets adaptés des maquettes et les licences, ainsi qu'usage non-commercial par les enfants, via leurs jeux de rôles et leurs propres fabrications. Elles illustrent donc une des formes les plus anciennes à la télévision de croisement des médias. La production de *Chuggington* est par exemple directement issue des liens entre Learning Curve, une société de jouets éducatifs, et Hit Entertainment, producteur et détenteur des licences de Thomas et des séries dérivées (*Bob le Bricoleur* [*Bob the Builder*], *Tugs*...) Les décalages entre programmation télévisuelle et mise sur le marché des jouets font que ces séries sont, paradoxalement, parfois connues des enfants français comme marques de jouet avant d'être vues comme des séries. Des fabricants de jouets viendront également vers la production audiovisuelle, comme Fisher-Price, qui promeut sa marque *Les Petits Amis* (*Little People*), datant des années 1950, via une série animée numérique qui met en scène des véhicules anthropomorphiques. La marque promeut de la même façon le système *Geotrax*. Enfin, on peut rappeler que *Thomas*, dérivé d'une série de livres, a fait l'objet très tôt de déclinaisons matérielles en Angleterre, avec des manifestations organisées autour de locomotives historiques transformées à l'image des personnages de la série, par exemple sur le site de Severn Valley Railway depuis la fin des années 1960.

L'espace de diffusion français peut donc nous permettre d'éclairer un type de production typiquement britannique, et son insertion dans le marché mondial de l'animation, à travers son évolution dans le temps et les évolutions narratives induites par les changements de techniques.

La série a eu un impact particulièrement fort dans les pays où le chemin de fer a été un élément central du développement. On peut y voir une métaphore économique : la révolution industrielle entraîne la division du travail et le développement des moyens de communications ; elle sera qualifiée de « révolution de la circulation » en Angleterre, alors que la France demeurait largement rurale. Les Physiocrates proposeront de développer ce modèle, de construire des voies de communication, en application de la formule « laissez faire, laissez passer ». Ils prendront exemple sur la Chine, ses routes et ses canaux. Cette notion d'économie des flux se retrouvera chez J. Stuart Mill. Saint Simon intégrera cette approche, que Pierre Musso qualifiera de philosophie des réseaux. L'économie, comme prolongement du vivant, renverrait alors à l'image d'un réseau vasculaire et d'un réseau régulateur, dans une continuité entre l'ordre biologique et l'ordre social, comme le proposera Herbert Spencer, lui-même issu des chemins de fer.

Dans *Thomas*, l'importance du réseau de décision est figurée par « le gros contrôleur », qui régit le réseau de diffusion, incarné par « Thomas et ses amis ».