André Costa, journaliste de légende (1926-2002)

Dominique Lejeune

▶ **To cite this version:**

Dominique Lejeune. André Costa, journaliste de légende (1926-2002). 2021. hal-01526940v2

HAL Id: hal-01526940
https://hal.science/hal-01526940v2

Preprint submitted on 25 Jan 2021

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.

Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

André COSTA, journaliste de légende (1926-2002)

par Dominique Lejeune, prof Dr Dr,

Version de 2021

André Costa est un journaliste de la presse automobile qui a laissé une trace légendaire dans la mémoire de nombreux lecteurs. Mais il ne fut pas que cela…

Un jeune homme, une guerre, deux organes de presse, trois courses automobiles

Né le 7 septembre 1926 à Bruxelles (et non en 1927, en France, comme il a été écrit et répété à tort), André Costa [1] a connu, à Paris, une enfance et une jeunesse pauvre. Autodidacte, il flirte sans doute avec la droite nationaliste de la fin de l'Occupation et connaît peut-être la prison [2]. À sa libération, il entra comme journaliste chargé des faits divers au quotidien *L'Aube*, le quotidien démocrate-chrétien fondé par Francisque Gay (1885-1963) et qui cessera de paraître en octobre 1951, mais il y devint rapidement correspondant de guerre, suivant la reconquête menée par le général Leclerc en Indochine.

En décembre 1949, dans un contexte où il est facile pour les « classes creuses » d'entrer dans la vie professionnelle, il est invité [3] à participer dans un poste de premier plan à la fondation de *L'Auto-Journal* par Robert Hersant (1920-1996), pas encore amnistié de sa condamnation de 1947 à dix ans d'indignité nationale pour faits de collaboration, et par son compère du Jeune Front Jean-Marie Balestre (1921-2008). *L'Auto-Journal* sera la publication phare du groupe de presse Hersant pendant quarante ans, de 1950 à 1990 ([4]). Costa y entre donc très jeune, à 23 ans, sous le contrôle du directeur de la rédaction, Gilles Guérithault, plus

---

[1] Autres prénoms : Gustave, Frédéric. André Costa est le fils de Lambert Pompei Frédéric François Costa et de Louise Jeanne Bogaerts. Il a été orphelin assez jeune. D'après l'acte de décès d'André Costa, état-civil de Châtillon-sur-Seine. Quelques mois après André Costa, Agnès Varda naîtra à Bruxelles, d'un père grec et d'une mère française. La famille Costa est originaire d'Italie du Nord.

[2] Renseignements communiqués par sa fille aînée, Mme Marie-Thérèse Magriau-Costa (entretien téléphonique — pandémie oblige — du 12 novembre 2020 ; les autres enfants sont décédés). On peut soupçonner l'indignité nationale.

[3] Peut-être par l'intermédiaire de sa future belle-famille. Mme Hersant est la marraine de la fille aînée de Costa (entretien téléphonique avec Mme Marie-Thérèse Magriau-Costa du 12 novembre 2020).

[4] Bibliographie : Élizabeth Coquart et Philippe Huet, *Le monde selon Hersant*, Ramsay, 1997, 500 p. ; Patrick & Philippe Chastanet, *Citizen Hersant. De Pétain à Mitterrand, histoire d'un empereur de la presse,* Seuil, 1998, 473 p.

âgé que lui de dix ans, attaché de presse de François Mitterrand au ministère des Anciens Combattants puis au ministère de l'Information. Guérithault écrira quelques années plus tard un roman humoristique sur l'automobile, *Les Aventures de M. Plure* [1], qui met en scène un petit employé, Albert Plure, qui devient un drolatique vendeur au service du réseau de voitures d'occasion de M. Jo et il écrira un *Guide pratique de l'automobile* [2]. André Costa, qui restera à *L'Auto-Journal* jusqu'à sa retraite, en 1991, est à la fois le rédacteur en chef et le responsable des essais, inventant les fameux « bancs d'essais ». Le premier numéro de *L'Auto-Journal* est du 15 janvier 1950.

Les débuts de Costa dans le journalisme automobile ne l'empêchent pas de gagner le rallye du Maroc en 1950, comme copilote sur Simca 8 Sport de Charles Preynat. La même année, le même équipage est deuxième du rallye du Mont-Blanc, sur Simca 1221, et sixième de Liège-Rome-Liège, sur le même véhicule. L'année 1950 est donc une grande année pour le jeune homme dans sa 24e année, qui se mariera deux ans plus tard !

Costa avait déjà réalisé un essai automobile du temps de *L'Aube*, celui de la Simca 5. Au printemps 1946 le quotidien parisien avait en effet eu l'idée d'un thème très Trente Glorieuses avant l'heure : « Où aller pour vos premières vacances d'après-guerre ? » et Costa, au fond journaliste né, s'installe

> « au volant d'une Simca Cinq à zéro kilomètre, les poches bourrées de bons d'essence, armé d'un guide ainsi que d'un lot de cartes Michelin qui signalaient un nombre de ponts coupés absolument alarmant et j'entrepris d'inventorier les possibilités de toutes les installations touristiques nationales ! Ce fut un beau périple, qui m'apprit beaucoup à propos de conduite sur goudron défoncé. [...] Ma frêle monture ne capitula jamais et m'amena même jusqu'au Val d'Andorre, en franchissant sous la neige le col d'Envalira, ce qui représentait un exploit pour un moteur aussi faible de constitution. » [3]

Le créateur des bancs d'essai automobiles

C'est à la Dyna Panhard 110 qu'est consacré le « premier banc d'essai de *L'Auto-Journal*, que j'accomplis, écrit Costa [4], au cours du dur hiver 49/50 [Costa exagère : d'autres

---

[1] Pierre Horay, 1958, 221 p.

[2] Arthaud, 1964, 359 p.

[3] *L'aventure automobile des années 50*, 186 p., p. 128.

[4] *40 ans de passion automobile*, 1989, 242 p., pp. 95-96. Voir aussi *L'aventure automobile des années 50*, pp. 68-71.

furent pires entre la Libération et 1963], en compagnie de Jean Bernardet [1], que je salue ici cordialement. Ce fut un voyage épique. Environ 1 000 km, en deux jours, avec vent, neige et verglas… La Dyna nous fit une démonstration complète de tout ce dont elle était capable, du pire au meilleur ! » Novices et confiants, Hersant et Costa pensent équitables de faire lire l'article du second à la maison Panhard :

> « [...] je fus reçu par le directeur commercial de la maison, Monsieur Léna, qui se plongea dans la lecture de mon œuvre... [...] Bientôt, mon interlocuteur lança une main aveugle à la recherche d'un crayon rouge puis, immédiatement, commença à sabrer nerveusement mon texte. [...] Après quelques considérations vigoureuses sur le rôle du journaliste automobile et sur son comportement vis-à-vis de l'industrie automobile dispensatrice de publicité, l'entrevue tourna court [...]. Ce différend fut à l'origine d'une longue période d'hostilité de la part de Citroën, de Peugeot et de Renault à l'encontre de l'A-J. Manifestement habitués à traiter — parfois fastueusement — de vulgaires rédacteurs publicitaires, ces industriels supportaient très mal un jugement indépendant. »

Quelques mois plus tard, André Costa changea complètement d'échelle en essayant une Cadillac, « nirvâna hollywoodien », dont les pneus déchapèrent allègrement [2]. Un scoop célèbre, souvent rappelé par la suite dans les annales de la presse automobile, fut celui de la Citroën DS 19, dont le prototype était soigneusement caché par la firme de Javel mais est photographié en cours d'essai sur les routes du Midi de la France par *L'Auto-Journal*, les clichés paraissant dans le numéro du 1er avril 1952, le mensuel étant devenu depuis peu bimensuel. Citroën, propriété depuis près de vingt ans de Michelin, maison où le secret était élevé au niveau du culte, est scandalisé, mais deux mois plus tard *L'Auto-Journal* récidive, avec les remarquables dessins, carrosserie et moteur six cylindres (malheureusement ce ne fut pas celui que Citroën retint pour le nouveau véhicule !), de René Bellu (1927-2014), du même âge qu'André Costa, qui écrira : « nous nous amusions comme des petits fous à jouer aux gendarmes et aux voleurs… » [3]. Citroën porte plainte, *L'Auto-Journal* est perquisitionné, ainsi que le domicile d'André Costa ! Néanmoins, *L'Auto-Journal* persiste, en publiant dans le numéro du 15 décembre 1953 des informations sur le véritable moteur (issu, voire emprunté à la Traction…) : nouvelle plainte ! Trois semaines avant le Salon de l'Auto 1955, *L'Auto-Journal* publie toutes les caractéristiques du si révolutionnaire véhicule dans la livraison du 15 septembre. La bataille judiciaire ne s'éteindra que dans les années 60…

Pendant quarante ans, André Costa est la grande référence du journalisme automobile, servie par une grande puissance de travail mais aussi une extrême facilité d'écriture, la

---

[1] Voir plus bas.

[2] *L'aventure automobile des années 50*, p. 157.

[3] *L'aventure automobile des années 50*, p. 73.

« plume » de *L'Auto*-Journal, l'éminente « signature » qui ne cherche pas à court-circuiter Guérithault ou écraser son collègue Bernard Carat. Dans tous ses articles, dès les années 50, il utilise un style et un vocabulaire savoureux, légers et humoristiques, maniant l'ironie, l'euphémisme, mais manifestant aussi le plaisir de l'automobile… Les phrases sont balancées, ainsi : « La 404 avait beau présenter un aspect gracile, elle n'en possédait pas moins punch et endurance ». Citons l'incontournable « la nouvelle venue », le suremploi du verbe savoir, peut-être une réminiscence du parler bruxellois : « la Simca 1100 savait faire plaisir à son pilote », « la 1100 savait se cantonner dans un rôle de fidèle servante », etc.

Certains essais sont restés de véritables morceaux d'anthologie. Dans celui, fin 1972, de la Peugeot 104, dont André Costa déplore l' « équipement proche de l'indigence », il se permet de prendre du recul et de tancer le constructeur :

> « en dehors de la technique pure, le succès d'une voiture sera de plus en plus influencé à l'avenir par des considérations bien tangibles allant de l'ambiance générale créée autour du véhicule jusqu'aux petits détails de son équipement. »

La dernière évolution de la Simca 1000, la 1006 GLS, est assassinée par un titre en forme de sobriquet, « la Simca Louis-Philippe », trois défauts majeurs sont épinglés en lettres capitales (« aspect général suranné », « définition énigmatique », « suspension inconfortable »). Un long texte de trois colonnes « descend » la voiture ainsi que la marque (rachetée par Chrysler), réduite « à se battre les flancs afin de fournir à son réseau commercial des arguments complémentaires » [1]. Les pannes pittoresques tout comme l'habilité de certains mécanos sont souvent narrées, ainsi pour les pannes multiples lors de l'essai de l'Ariette Rosengart [2] et la perte, près de Piacenza (Plaisance), de la tringlerie des trois carburateurs Weber d'un coupé Alfa 1900 Ti [3]. Sont évoqués aussi quelques accidents, comme celui survenu lors de l'essai de la Hotchkiss Grégoire, en présence du « maître » lui-même, l'ingénieur Jean Albert Grégoire (1899-1992), dont Costa se plaira, mais après coup [4], à souligner le génie mais aussi la superbe, voire la suffisance : vol plané sur un passage à niveau, bloc alu coulé défoncé et… tentative de corruption sur Jean-Marie Balestre lui-même pour faire oublier l' « incident » (une caisse de cigares et une couche de billets de 10 000 francs !). L'essai d'une voiture peut être en quelque sorte collectif, comme pour la Citroën SM au printemps 1970, en Camargue. Les journalistes doivent sortir le nouveau véhicule, à la révolutionnaire direction Diravi (2,5

---

[1] *L'Auto-Journal*, 15 décembre 1976.

[2] *Retromania*, mars 1998, p. 6.

[3] *40 ans de passion automobile*, p. 119.

[4] *40 ans de passion automobile*, pp. 140-141. Résumé dans *Retromania*, juin 1997, p. 15.

tours de volant entre butées et une très forte assistance !), par le portail du mas d'accueil en faisant un virage à 180 degrés. Résultat, d'après André Costa :

> « le premier journaliste qui démarra en tournant son volant d'un air vainqueur braqua trop court, au point qu'il rata le portail d'un bon mètre, mettant à mal les installations… ainsi que la malheureuse SM. » [1]

André Costa n'est jamais tendre avec les constructeurs automobiles, au contraire il a un grand nombre d' « histoires » — qu'il ne se prive pas de raconter — et de contentieux. Dans l'essai de la Lancia Flavia berline, en 1960, Costa, tout en relevant beaucoup de qualités, a l'audace de critiquer le sous-virage excessif et la direction trop démultipliée ; Lancia n'apprécie pas et… suggère que les capacités de conduite de Costa seraient sans doute à vérifier ! [2] Il conserve de la guerre une dent contre Ferdinand Porsche (1909-1998), ce qui le pousse à « descendre » la Porsche 356 :

> « Directement dérivée de la Coccinelle, cette voiture possédait la plupart des défauts de la VW de l'époque et, disons-le carrément, ils étaient nombreux. [...] Je me souviens qu'au cours de cet essai, Bernard Carat et moi-même conduisions également une grosse Cadillac. Nous changions de volant régulièrement [...]. Instable en ligne droite, la voiture survirait comme une folle et, bon gré mal gré, l'art du contrebraquage devait être assimilé rapidement, sous peine des pires ennuis. » [3]

Costa peut être très acide, de parti pris, voire de complète mauvaise foi, « descendre » une voiture, voire l'assassiner carrément, comme dans sa description de la Renault 6 et, auparavant, son essai d'anthologie de la Renault 10 ([4]) :

> « En matière de présentation et d'équipement, on a voulu indéniablement "faire riche". L'intérieur de la voiture fait songer à ces salles de séjour impersonnelles que l'on aperçoit au travers des vitrines du boulevard Magenta et l'atroce faux ronce de noyer du tableau de bord est un véritable triomphe du mauvais goût, tel que le plus raffiné des humoristes aurait pu le rêver. [...] Vieillie, ayant perdu toute vivacité, la R 10 se sort encore d'affaires grâce à son petit confort, à son petit luxe, à ses petites garnitures, à son petit train-train douillet qui lui permet d'avoir l'air… de ce qu'elle n'est pas. »

---

[1] *40 ans de passion automobile*, p.128.

[2] *L'Auto-Journal*, 3 novembre 1960, cité dans *Automobilia*, février-mars 2007, p. 31.

[3] *40 ans de passion automobile*, pp. 160-161.

[4] *L'Auto-Journal*, 15 juin 1967.

Au contre, quand le véhicule le mérite et quand Costa en a envie, il peut être dithyrambique, comme après l'essai de la Dino Ferrari en 1970 (1) :

> « Conclusion. À partir d'un certain degré de satisfaction, l'accumulation des épithètes n'a plus de signification. Je dirai simplement qu'au volant de la Dino, j'ai éprouvé des joies d'une intensité inaccoutumée et que les qualités de la voiture aidant, j'ai eu pendant quelques jours l'impression d'être un très grand conducteur… L'intégrité des essayeurs de *L'Auto-Journal* est bien connue mais, je le confesse, si M. Ferrari m'offrait une Dino, je lui dirais merci et je m'en irais très vite, avant qu'il change d'avis… »

Au total, André Costa c'est un grand respect de la voiture bien conçue et du travail bien fait, comme quand il rédige la conclusion de son deuxième essai de la Peugeot 203 dans *L'Auto-Journal* du 1er mars 1954 : « Il est indéniable que la 203 donne à l'examen une impression rassurante de tranquille robustesse propre à lui assurer l'estime d'une clientèle soucieuse avant tout de longévité. » !

Hors de la série

André Costa, ce sont aussi des escapades personnelles qui tournent parfois à l'exploit, le Hoggar en DS ; le Tchad en SM (1971) ; Paris-Kaboul-Paris en GS (1976). Il fait aussi une grande balade en 4 CV 1952, « sur les itinéraires d'hier » 2, essentiellement la Nationale 6, avec beaucoup de gastronomie : « de quoi faire pâlir un diététicien » ! Des « coups » sont restés célèbres, comme sillonner Paris dans une DS n'ayant que trois roues ou traverser en diagonale le territoire français pendant l'été 1972, de La Forêt-Fouesnant à Bonneval-sur-Arc, dans une Méhari dépourvue de plaques d'immatriculation, sans papiers ni argent, uniquement par de petites routes de traverse, en évitant villes et gendarmes, ainsi que tout ravitaillement extérieur !

En 1976, André Costa, personnage d'une grande sociabilité, publie un livre qui est une sorte de « manuel » du voyage au moyen et long cours en automobile, pimenté de quelques aventures personnelles : c'est ainsi qu'il rappelle la traversée en diagonale du territoire national. Cet ouvrage, qui comporte un sous-titre tout à fait explicite et un index, est :

André Costa, *Les roues libres. Sur les pistes du Sahara, de l'Iran, du Cachemire, comme sur les chemins sauvages de France et d'Europe, tout ce qu'il faut savoir pour réussir une randonnée sportive*, Robert Laffont, 1976, 338 p.

Par ailleurs doté d'une véritable passion pour la mer et rédacteur en chef des *Cahiers du yachting*, Costa y publia des articles, avec un style différent de ceux sur l'automobile, et il

---

1 *L'Auto-Journal*, 7 mai 1970.

2 *L'aventure automobile des années 50*, pp. 50-55.

ajouta en 1969 et 1970 deux ouvrages sur la voile, dont les textes sont assez poétiques, malgré un soupçon de vocabulaire technique :

Rythmes de la voile, photos Noir et blanc d'Erwan Quéméré, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1969, 124 p.

Couleurs de la mer, photos Couleurs d'Erwan Quéméré, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1970, 94 p. Préface de François Brigneau, pseudonyme d'Emmanuel Allot (1919-2012). Un troisième personnage d'extrême droite, qui a écrit aussi dans *L'Auto-Journal*…

Proche de la retraite puis retraité, André Costa dirige trois numéros hors-série rétrospectifs de *L'Auto-journal*, qui demeurent d'anthologie, ainsi qu'une collection appelée « Prestige » et il publie beaucoup d'articles historiques, rétrospectifs, avec beaucoup d'humour, de délicieux tics de langage, mais aussi parfois une vision critique sur ses articles d'autrefois, comme pour la Peugeot 403 et la petite Rovin D4. Dès les premières lignes concernant à nouveau en 1989 la 403, il écrit : « Lorsque je contemple aujourd'hui une 403 Peugeot et que je relis mes commentaires de l'époque au sujet de sa carrosserie, j'avoue que je ne comprends pas tellement… » [1]. Et pour « l'engin d'une époque » (la Rovin) il écrit : « C'est en relisant mon essai de l'époque que je me rends le mieux compte du long chemin parcouru en quarante ans par l'automobile et par moi-même. » [2]

Les trois numéros hors-série rétrospectifs de *L'Auto-journal* sont les suivants :

40 ans de passion automobile, 1989, 242 p.

L'aventure automobile des années 50, 186 p.

Années 60. La vie en auto, 96 p. seulement, beaucoup d'éphémérides, et eu égard au changement de rédaction de *L'Auto-Journal* André Costa n'est pas rédacteur en chef mais écrit dix articles automobiles, un pour chaque année.

Le premier hors-série célèbre les quarante ans du bimensuel et s'ouvre par un vibrant éditorial d'André Costa :

> « Le premier numéro de l'Auto-Journal a été publié le 15 janvier 1950. Voilà quarante ans, la France, tout comme le reste de l'Europe, sortait à grand peine des affres de la seconde guerre mondiale et l'automobile était un objet aussi rare que cher, aux deux sens du terme. Quant à la presse automobile, elle n'existait qu'à l'état de balbutiement et l'A.J. fut le premier journal à fournir à ses lecteurs une information technique et critique, d'abord en créant ses fameux bancs d'essai, qui font encore aujourd'hui référence, et, également, en prenant systématiquement le parti de l'automobiliste et non celui des constructeurs ou

[1] *40 ans de passion automobile*, p. 85.

[2] *Ibid.*, p. 92.

des Pouvoirs Publics ! [...] Quarante ans d'Auto-Journal, l'équivalent de deux générations humaines, revivons-les ensemble pour mieux imaginer l'avenir ! »

Suivent des études d'automobiles décennie par décennie, avec de remarquables photos, souvent prises après la pluie, ce qui décore les carrosserie de gouttes d'eau à effet (!). La Citroën 2 CV est la première :

« [...] Lorsque je pris pour la première fois le volant d'une 2 CV (inutile de dire qu'elle ne venait pas chez son constructeur) je savais que j'allais connaître des sensations inédites. [...] Au débit de la voiture, il fallait quand même parler des performances extrêmement modestes. [...] L'équipement était inénarrable mais, en fait, bourré d'astuces. [...] La Deux Pattes, la Deuche... Quatre générations l'ont surnommé [il s'agit du « phénomène »], célébré, conspué, adoré... [...] Je dois personnellement à ce petit crapaud pataud des souvenirs formidables, des souvenirs que jamais une Ferrari ne me donnera (mais la réciproque est vraie...). La 2 CV Citroën a été l'une des clés qui ont ouvert le monde aux jeunes de corps ou d'esprit. Que ses créateurs soient remerciés, même s'ils ne l'ont pas fait exprès ! »

Suivent « la voiture des ″mâles″ » (c'est la Citroën 15 Six !), « la voiture de tous les Français » (la 4 CV, bien sûr), « la révolutionnaire qui ne le savait pas » (la Renault 16), « la plus américaine des françaises » (la Simca Versailles), etc. Un exemple de tic d'écriture se manifeste d'abord pour la Traction avant Citroën 15 Six : « Il est difficile d'expliquer en 1989 ce qu'était le phénomène ″15 Citroën″ en 1950. » Puis il intervient pour la DS 19 du même constructeur : « Il est difficile d'imaginer aujourd'hui l'ambiance passionnée dans laquelle apparut en 1955 la DS 19. » Mais tout n'est pas que tics « journalistiques » et les souvenirs humoristiques ou passionnés sont là :

« En fait, à bout de garnitures [de freins] avant, je dus, lors de mon premier essai [de Traction 11 BL], faire une halte chez le concessionnaire Citroën de Clermont-Ferrand. Lorsque j'expliquai que mes freins avaient rendu l'âme, le chef d'atelier me regarda comme un fou sacrilège. Heureusement, j'avais pris soin de taire mon appartenance à l'Auto-Journal car le constructeur avait bien entendu refusé dédaigneusement de mettre une voiture d'essai à notre disposition. » [1]

« [...] à l'époque où je commençais ma carrière d'essayeur, le prestige de la 15 était à son apogée. [...] Bien entendu, Citroën avait refusé de prêter à l'AJ une voiture d'essai (je me demande même si un parc presse existait à l'époque) et la voiture dont je me servis appartenait à un aimable lecteur dont, malheureusement le nom m'échappe. Je me souviens toutefois qu'il fabriquait des cuves en inox pour laiteries quelque part dans les Charentes et, si par hasard ces lignes lui tombaient sous le regard, je le salue très cordialement. [...] » [2]

---

[1] *40 ans de passion automobile*, p. 31.

[2] *Ibid.*, p. 34.

Mêmes remarques à propos de « la plus belle aventurière » (c'est le titre de l'article 1), la DS :

> « Les relations entre Citroën et l'A.J. étant toujours empreintes de la même courtoisie — tout comme Sochaux, le Quai de Javel se refusait à reconnaître le droit à la critique d'un journal indépendant — , il n'était pas question pour moi de bénéficier, comme l'ensemble de la presse, d'une voiture d'essai officielle.
>
> Fort heureusement, les lecteurs de l'AJ étaient prêts à soutenir leur journal et, avant même le banc d'essai de la DS, un important industriel, bénéficiaire de l'une des premières voitures livrées, m'invita fort courtoisement à procéder en sa compagnie à un premier galop d'essai.
>
> Je me retrouvais donc installé aux côtés d'un homme qui, manifestement heureux de manipuler cette merveille, entendait bien me faire profiter de son extase, en conservant le volant, bien entendu. [...]
>
> Je me souviens très bien de la longue ligne droite dans laquelle mon conducteur avait entrepris de lancer sa DS, pour lui faire atteindre si possible les 144 km/h qui constituaient sa vitesse de pointe. La chaussée était étroite et je voyais grandir insensiblement un petit point noir qui devait se révéler être un tombereau à cheval d'un modèle aujourd'hui disparu mais qui, voilà trente-cinq ans, hantait encore journellement les routes françaises. [...] En fait, le plus étonné fut le malheureux charretier lorsqu'il entreprit dans le ciel d'Ile-de-France une ascension éphémère, qui devait trouver son point final dans un sillon de terre heureusement fraîchement labouré... [...] passés les regrets sincères que j'éprouvais à l'égard de mon malheureux compagnon, je me ruai avec allégresse sur une seconde voiture, mise à ma disposition par un autre ami du journal — nous avions donc au moins deux fidèles lecteurs — et ce fut la grande découverte. [...] »

Pour « la voiture de tous les Français », la 4 CV Renault 2, les intertitres sont pittoresques : « petite mais honnête », « des roues arrière escamotables en virage », « un moteur là où les Italiens ne le cherchaient pas », et Costa se souvient avoir souffert du froid :

> « Il existait bien un chauffage, alimenté par le ventilateur, qui était censé souffler l'air chaud venant de traverser le radiateur [...]. Les ingénieurs avaient simplement oublié de prévenir l'air qu'il fallait passer par là et, d'ailleurs, le peu qui arrivait était glacé ! Je me souviens en particulier d'un banc d'essai de 4 CV durant l'hiver 55/56 (3) au cours duquel je dus m'arrêter, tellement le givre fleurissait épais sur les vitres. »

---

[1] *Ibid.*, pp. 36-39.

[2] *40 ans de passion automobile*, pp. 42-45.

[3] Particulièrement rigoureux, le plus rude depuis 1879 (les blés d'hiver gèlent, banquise sur les côtes…). En février, vague de froid (comme dans toute l'Europe occidentale) : - 35 ° en Corrèze, – 18° à Saint-Tropez, enfoui sous 70 cm de neige ! À Pauillac, la Garonne gèle sur toute sa largeur. 45 % des cultures de céréales sont détruites, la vigne est sévèrement atteinte, les oliviers méridionaux sont en partie détruits, comme lors du « grand hiver » de 1709.

Il se souvient également avoir été un des premiers à souligner le succès européen de la petite Renault :

> « En particulier, les Italiens étaient enthousiastes, même si l'architecture inédite de la voiture provoquait là-bas des gags sans nombre. Combien d'automobilistes français en voyage de l'autre côté des Alpes n'ont-ils pas arrêté à temps — enfin, presque toujours — le pompiste qui s'apprêtait à verser l'essence par le bouchon extérieur du radiateur, à moins qu'ils n'aient ri aux éclats devant la mine ahurie du mécano, habitué à la Topolino et cherchant le moteur sous le capot avant !... »

Les souvenirs des conditions de l'essai ou de la première vision du véhicule sont assez précis, comme pour celui et celle de la Dauphine **1** :

> « Apparue en mars 1956, la première Dauphine fut essayée par mes soins dans l'AJ en juin de la même année. Je l'avais vue pour la première fois à Dieppe, dans le fief de Jean Rédélé, et la vision de cette très jolie carrosserie — avec de gros pneus, elle ne paraîtrait pas tellement démodée aujourd'hui — avec, en fond, les falaises dominant la ville, reste encore aujourd'hui dans ma mémoire. »

… et encore de première vision de la Ford Vedette **2** :

> « Je me souviens très bien de ma première vision de la Ford Vedette. L'hiver 48/49 battait son plein et les hasards de l'existence faisaient que j'errais dans les ruines de Dunkerque. [...] C'est entre deux averses, alors que je tentais de persuader une vénérable Ford A (**3**) de continuer à fonctionner, que j'aperçus sur le terre-plein du concessionnaire Ford de la ville une grosse voiture aux formes arrondies, qui fleurait le luxe, voire le stupre !
>
> Je venais de découvrir la Vedette, et le contraste entre la désolation ambiante de cette ville fantôme et le message de faste et de prospérité qu'apportait cet engin au nom américain, était réellement impressionnant ! »

… ou, de manière plus romanesque, pour l'essai de la Frégate Renault **4** :

> « Un carrefour de deux routes désertes, flanqué d'une ferme abandonnée. Un ciel bas et gris, traversé d'un vent aigrelet... Je suis là, le col de ma canadienne relevé, l'oreille attentive, guettant un bruit, un point noir à l'horizon... Rien ne vient puis, subitement, un vrombissement naît et, très loin, quelque chose surgit. Une voiture... Elle roule bon train et je m'avance sur le goudron. [...] La portière

---

1 *40 ans de passion automobile*, pp. 46-48. Jean Rédélé (1922-2007), concessionnaire Renault à Dieppe, est le fondateur de la marque Alpine.

2 *40 ans de passion automobile*, pp. 70. Répétition dans *Retromania*, avril 2001, p. 4.

3 Un modèle de 19 CV dont la fabrication a cessé en 1931 !

4 *40 ans de passion automobile*, pp. 50-53. L'essai était paru dans *L'auto-Journal* n° 32, du 15 juin 1951. Voir la photo à la fin de cet article.

> côté conducteur s'ouvre brusquement et, m'approchant encore, je distingue un homme en salopette qui se glisse vers la place du passager [...]. Je vais tenir le volant du prototype d'une voiture qui n'a pas encore de nom officiel mais qui deviendra six mois plus tard la Frégate ! Étonnante aventure, qui donnera un magnifique scoop à l'AJ, le premier d'une longue série... »

À plusieurs reprises et nous avons plus haut plusieurs occurrences, Costa insiste sur le mépris des constructeurs envers *L'Auto-Journal*, sur leur refus des « scandaleuses » demandes de prêt de véhicules, refus qui est à la base de la vocation autoproclamée et assez poujadiste de *L'Auto-Journal* de défendre le pauvre petit automobiliste contre le monde « d'en haut » (comme on ne dit pas encore) de l'industrie automobile française. André Costa, sans jamais citer à ce propos Hersant, prend toujours à son compte la demande et le refus, et souligne que ce dernier n'est pas, eu égard à son objectivité (!), contre-productif, comme pour les Peugeot 203 et 403 (1) :

> « C'est dans le numéro 4 de l'A.J., en date du 15 avril 1950, que je publiai le banc d'essai de la 203. Peugeot avait repoussé avec un mépris souverain ma demande de prêt d'une voiture et l'essai avait eu lieu au volant d'une voiture appartenant à un lecteur. Je ressortis de l'expérience plutôt enthousiasmé par l'homogénéité du produit qui fleurait bon non seulement le sérieux mais aussi la performance. [...] Pourtant, cinq années après l'apparition de l'Auto-Journal, la position de Peugeot à notre égard n'avait pas changé. C'était le mépris superbe et il n'était pas question de mettre à la disposition des galopins que nous étions la moindre voiture d'essai !... Ce fut donc encore une fois une voiture de lecteur que j'essayai en août 55. »

Le refus vient aussi parfois de la Régie Renault, surtout d'après les souvenirs de Costa pour l'un de ses premiers essais, celui de la 4 CV, début 1950 (2), en raison, d'après lui, d'un essai précédent, celui de la Dyna Panhard. Heureusement son beau-frère a un bon d'achat pour une 4 CV et lui prête sa voiture !

Enfin, dans l'article de l'année 1963 des *Années 60*, consacré à la Porsche 911, André Costa persiste dans l'hostilité qu'il avait manifesté envers la 356 (qu'il rappelle longuement) : prétention à d'abord s'appeler 901, en utilisant le 0 central de Peugeot, pillé par les Allemands en 1944, suffisance des porschistes, « pneumatiques ridiculement grêles », « engin délicat à conduire et fatigant à mener à grande vitesse ailleurs que sur une autoroute », etc.

---

1 *40 ans de passion automobile*, pp. 81 et 85.

2 *L'aventure automobile des années 50*, pp. 47-48.

La collection « Prestige » regroupe des articles inédits, excellente façon de continuer à être actif une fois sonnée l'heure de la retraite, et Costa n'hésite pas à continuer à y employer le « je » :

Les Automobiles d'exception. D'hier et d'aujourd'hui, 114 p.

Les Automobiles de loisirs. Les meilleurs monospaces, les 4X4 de légende, 106 p.

André Costa fait dans ces articles de nombreuses comparaisons entre jadis et aujourd'hui, ainsi pour sa chère SM :

> « [...] il reste à peu près tout, ce qui atteste de l'avance technique dont la SM pouvait se prévaloir en 1970 ! En particulier, la tenue de cap à grande vitesse est toujours aussi exceptionnelle, aussi bien en ligne droite que dans les longues courbes, que la voiture efface avec une parfaite indifférence. Et, tout comme à l'occasion de mon premier essai, je ne me priverai pas d'apprécier le grand confort d'une suspension parfaitement amortie, avec une résistance au roulis encore honorable, sauf en virage très serré. [...] » [1]

Il aime raconter une nouvelle fois une histoire connue comme celle du déchapage des pneus d'une Mercedes 6.9. devant lui sur l'autoroute du Sud [2]. Il aime retrouver dans ses « commentaires de l'époque […] l'enthousiasme qui [l'] étreignait », comme dans le cas de la Citroën 15 Six [3]. On aura remarqué des « tics » d'écriture, comme le si commode « en particulier », on peut ajouter le « je me souviens », qui est peut-être un clin d'œil à Georges Perec [4].

André Costa continue à utiliser, pour la collection « Prestige », la collaboration de Jean Bernardet, entre-temps passé à *L'Équipe* avec son style plus « sage » que celui de Costa, par exemple pour un remarquable article sur « La voiture idéale ! oui, mais laquelle ? » [5]. La série sera continuée sous la direction de José Rosinski (1936-2011), journaliste sportif et coureur automobile :

Voitures de rêve. 40 ans de prototypes extraordinaires, 106 p.

Les automobiles de légende. De Rolls à Bugatti. 80 ans de voitures-culte, 98 p.

Les livres et *Retromania*

---

[1] *Les Automobiles d'exception. D'hier et d'aujourd'hui*, p. 42.

[2] *Ibid.*, p. 48.

[3] *40 ans de passion automobile*, 1989, 242 p., p. 34.

[4] Georges Perec, *Je me souviens*, Hachette, 1978, 147 p., réédition, Fayard, 2013, 170 p.

[5] *Les Automobiles d'exception. D'hier et d'aujourd'hui*, pp. 22-24.

Peu après André Costa publie son maître livre, d'un style beaucoup plus épuré que ses articles, *Automobile passion*, aux Éditions Atlas (1992, 128 p., avec une présentation de José Rosinski et des photographies de Christian Martin).

Reprenant du service, et vraisemblablement dubitatif quant aux nouveaux propriétaires et à la nouvelle équipe de *L'Auto-Journal*, André Costa intègre, comme pigiste, la nouvelle revue mensuelle *Retromania. Un nouveau regard sur la voiture ancienne*, lancée en mai 1994, qui reprend un peu l'allure et le papier des premières années de *L'Auto-Journal* (sauf de 1996 à 1998). Ses articles figurent assez souvent avec le titre générique de « Je me souviens », voire de « Nostalgie », et Costa glisse souvent la première formule avec autodérision dans son texte. Il écrit dans *Retromania* des articles, surtout historiques et rétrospectifs, qui appartiennent à trois genres.

Le premier concerne des articles historiques et monographiques sur une voiture ou une marque, par exemple en novembre 1995 pour un « je me souviens » (le « tic » y figure, comme souvent) de la Dauphine. Costa ne manque jamais alors faire un long rappel du contexte historique, la naissance de la Régie nationale des Usines Renault et Pierre Lefaucheux dans le cas de la Dauphine. Autres exemples : Borgward (avril 1997), la Lancia Aurelia (mai 1997), Saab (août-septembre 1997), la NSU RO 80 (novembre 1997), la Citroën BX 4 TC (janvier 1998, titre : « Une vraie catastrophe » !), la Land Rover (juin 1998, un « monstre sacré »), la Ford Escort (décembre 1998), les Dangel (janvier 1999), en mars 1999 l'évocation d'un « essai » de Skoda seulement dans la cour d'une usine tchèque, la Jeep en mai 1999, la Facel Véga en juin 1999, la Vespa 400 en juillet 1999, la Citroën 15 Six en juillet 2000, Salmson en août 2000 (Costa fait « passer l'essence dans les freins » pendant l'essai), la 4 CV (février 2001), la Ford Vedette (avril 2001), etc.

Moins fréquemment, Costa écrit sur un homme, l'ingénieur Jean Albert Grégoire (voir plus haut, juin 1997), Lucien Rosengart (mars 1998), Louis Renault (juillet 1998, « un grand homme » [1]), Ferdinand Porsche (août 1998, avec un jugement inchangé, heureusement il y a le petit-fils !), Amédée Gordini (août-septembre 1999)…

Encore plus rarement, l'article est franchement historique, comme en avril 1999 pour une évocation des voitures phares du Salon 1948, dans laquelle le titre de l'article a sauté à l'impression, au profit du sous-titre : « Le rêve ou l'illusion ? » et encore en février 2000 pour faire la liste des « voitures du siècle » [2].

---

[1] Costa soutient la thèse de l'assassinat en prison, il le répétera deux ans et demi plus tard (*Retromania*, février 2001, p. 15).

[2] La Fiat Topolino, la Coccinelle, la 4 CV, la 2 CV, la Mini, la DS et la SM.

Quel que soit le type de l'article, André Costa cède parfois au récit personnel, accident ou autre. Avec l'Isabella de Borgward,

> « Le choc fut assez considérable. Je partis en arrière en emportant la planche de bord avec moi et, dans la foulée, cassai le dossier de mon siège pour atterrir brutalement contre le dossier de la banquette arrière… […] Quant à la malheureuse Isabella, elle n'avait plus de coffre arrière mais, aujourd'hui encore, j'ai bien l'impression qu'avec une Frégate — mauvais moteur mais train arrière superbe — nous serions passés… » [toujours ces voitures allemandes !]

Enfin, André Costa publie sur la fin de sa vie, en collaboration, deux « beaux livres » :

André Costa & Jean-Claude Francolon [1] (photographe), *Peugeot. La marque au lion*, Éditions Ronald Hirlé, 1997, 221 p. Préface de Thierry Peugeot ; plusieurs rééditions, avec Jacques Prost pour les dernières. Sur toute l'aventure industrielle Peugeot. Assez hagiographique ; officiellement, l'emblème est une lionne !

André Costa, Catherine Cabrol & Véronique Lefèvre, *Les coupés Cabriolets du Lion. De l'Éclipse à la 206 CC*, Oberlin, 2000, 144 p. Beaucoup plus historique.

Troisième facette du personnage légendaire d'André Costa, s'ajoutant à l'automobile et à la voile, mais sans doute méditée dès 1944 : il publie des ouvrages historiques sur la Deuxième Guerre mondiale. C'est le cas en 1980 d'une uchronie, une réécriture de l'histoire, en l'occurrence celle du second conflit mondial, *L'Appel du 17 juin* [2]. Il imagine, avec un style un peu romanesque qui n'a rien à voir avec ceux des publications relatives à l'automobile et à la voile, un sursaut français au printemps 1940, grâce à un appel à la continuation de la guerre lancé par Pétain et à un repli gaullien sur l'Afrique du Nord. Pétain proclame la IVe République à Alger et nomme de Gaulle président du Conseil… Ce gros livre est au fond, de la part de Costa, une très curieuse exacerbation du mythe de l'épée (de Gaulle) et du bouclier (Pétain), ainsi qu'une façon très originale de se dédouaner de ses errements de jeunesse. Costa se sert de sa passion automobile pour décrire avec précision le fonctionnement et le mouvement de bon nombre de véhicules, mais il ignore, ou feint d'ignorer, le rôle du général Jean Estienne (1860-1936) dans l'histoire de l'arme blindée. Il faut dire que parmi les principaux personnages, on note une sorte de Trinité apparemment révérée par Costa : de Gaulle — de Lattre — Leclerc.

Quatre ans avant de mourir d'un cancer en juin 2002, Costa utilise toute la documentation accumulée au cours de sa vie, depuis « sa » guerre, pour publier un très gros livre de plus de 500 pages, *La Guerre des Français. 1939/45*, chez l'éditeur de ses beaux livres

---

[1] Plus jeune que Costa, puisque né en 1944, Jean-Claude Francolon était alors l'un des grands noms de l'agence Gamma.

[2] André Costa, *L'Appel du 17 juin. Roman*, J.-C.Lattès, 1980, 333 p. Daté de Châtillon-sur-Seine, où Costa habitait.

sur l'automobile, Ronald Hirlé [1]. La facture en est classique, militaire et événementielle, mais Costa abandonne l'uchronie et aborde l'histoire intérieure de Vichy et de la Résistance, moins celle de la collaboration et du collaborationnisme, ce qui lui permet d'éviter de parler de Hersant. L'idée principale est de souligner la combativité des Français dans la guerre mondiale, quel qu'ait été leur « camp », ce qui inclut — allusion implicite à Jean-Marie Balestre, engagé dans la SS, et lecture manifeste des très nombreux livres consacrés à la « division Charlemagne » — les soldats français qui ont combattu du côté allemand. Cependant le septuagénaire Costa reste fidèle à son admiration pour de Gaulle, de Lattre et Leclerc. Il y a une bibliographie, dans laquelle l'historien américain Robert O. Paxton figure et une lecture attentive des passages sur Vichy, sur la déportation et la destruction des juifs d'Europe montre que Paxton a été lu, compris et utilisé.

Costa avait épousé le 26 avril 1952 à Paris (9e) la fille du notaire de Châtillon-sur-Seine (Côte-d'Or) [2], Françoise Marie Gandrille (1923-2018), et le couple y possédait une belle maison ancienne, la maison des Gandrille, où Françoise Gandrille était née, au 10, rue des Avocats, non loin de la bibliothèque municipale [3]. À sa retraite au plus tard, Costa s'y installe ; des rumeurs courent encore, selon lesquelles il aurait écrit dans les rubriques automobiles de *Le Châtillonnais et l'Auxois* (*Châtillon-Presse* à certaines époques), des recherches minutieuses me permettent d'infirmer : l'erreur vient sans doute du fait que Costa participa aux quelques manifestations automobiles qui se déroulèrent à Châtillon. C'est à Châtillon-sur-Seine qu'il mourut, à l'hôpital, d'un cancer, le 8 juin 2002. On chercherait en vain dans les milliers de pages qu'il a écrites au cours de sa carrière de journaliste et de sa retraite des indications sur sa vie personnelle : les incidents d'un essai et les « je me souviens » dans le domaine automobile oui, mais les notations sur sa vie personnelle et familiale, jamais ! On a simplement la dédicace d*es roues libres* : « à Françoise, Marie-Thérèse, Corinne, Vanina et Loïc qui m'ont beaucoup attendu »… On peut ajouter qu'André Costa n'évoquait jamais sa jeunesse en famille, sinon pour livrer quelques bribes isolées, peu compréhensibles pour des enfants.

Bibliographie :

La base en est évidemment la presse automobile, citée non exhaustivement ci-dessus, ainsi que les livres écrits par André Costa, eux aussi cités dans mon texte et dans les notes, ainsi, on l'a vu, que d'autres livres.

---

[1] André Costa, *La Guerre des Français. 1939/45*, Ronald Hirlé (1950-2019), 1998, 519 p.

[2] Roger Gandrille, 1884-1970. Époux de Jeanne Marie Ballot, 1890-1969. Le couple a eu onze enfants. Une famille de résistants, très différente des Costa.

[3] Le téléphone (03.80.91.10.15.) restait en 2017 au nom d'André Costa !

André Costa devant la Frégate d'usine essayée, *L'Auto-Journal*, n° 32, 15 juin 1951. On remarquera les chaussures, destinées à bien « sentir les pédales »…