

LA CONSTRUCTION ET L'UTILISATION DE L'IMAGE DU PILOTE DE CHASSE

Communication autour d'un mythe

Céline Bryon-Portet¹

Aspects traditionnels au sein d'une société technicienne

La fabrication d'un mythe moderne

Comme le fait remarquer Jean-Pierre Vernant dans *Les Origines de la pensée grecque*, la révolution intellectuelle qui marque la culture hellénistique du V^e siècle avant Jésus-Christ se traduit par un divorce fondamental. La parole, en effet, se scinde en deux catégories : le *logos*, mode d'expression révélateur d'un esprit positif et mettant à l'honneur une rationalité dotée d'exigences démonstratives, s'oppose dès lors au *muthos*, conçu comme fable ou parole sacrée, reposant sur une forte charge imaginaire. Mais cette période disruptive de l'histoire de la pensée occidentale n'a pas seulement été marquée par un classement de nature dichotomique. Elle a également sanctionné le déclin du mythe – déconsidéré par rapport à une approche scientifique du savoir –, et l'essor proportionnel de la démarche logique.

Cependant, le discrédit porté sur le premier par la philosophie naissante n'a pas réussi à en effacer les différentes formes d'apparition et l'attachement que l'opinion publique lui témoigne. Répondant au besoin d'onirisme présent en tout être humain, les mythes ont survécu

¹ Maître de Conférences en SIC et Directrice de la communication à l'Institut National Polytechnique de Toulouse. Chercheur à l'ESID (UMR 5609) de Montpellier3

aux critiques socratiques et perduré bien après l'antiquité grecque. Selon des penseurs tels Ernst Cassirer¹, Gaston Bachelard, Gilbert Durand² ou encore Paul Ricœur³, la réhabilitation des mythes et symboles se révélerait d'autant plus nécessaire et urgente que la société moderne, dominée par l'effondrement des grandes idéologies et le développement du tout-technologique, se présente comme privatrice de toute spiritualité. La désacralisation, synonyme de « désenchantement du monde » selon l'expression de Max Weber, pourrait donc amener à une re-sacralisation.

Dans *Mythologies*, Roland Barthes s'efforce de démontrer la capacité de notre société contemporaine à inventer ses propres mythes. L'auteur souligne que « le mythe est un système de communication », « un mode de signification », porteur d'un « message », fait particulièrement significatif lorsque l'on s'attache à étudier les mythes de l'aviation aéronautique. Il convient également de rappeler que si le mythe se définit tout à la fois par des aspects narratif et imaginaire, par opposition à la démarche scientifique, il se distingue aussi du discours profane par l'introduction d'une dimension transcendante voire fabuleuse, confinant au divin⁴. Les figures héroïques, sortes de demi-dieux particulièrement affectonnés par les mythes, sont l'expression même de cette transcendance. L'exemplarité de leur comportement traduit un idéal. Les héros synthétisent « l'idéal et le matériel », pour reprendre le titre d'un ouvrage de Maurice Godelier. Incarnations d'un absolu, ils accèdent à la postérité parce qu'ils opèrent une difficile médiation entre les domaines céleste et terrestre. Enfin, le mythe prétend à l'universalité, raison pour laquelle le principe de répétition y est souvent prégnant, à travers ce que Gilbert Durand nomme des « mythèmes »⁵. Systèmes composés d'unités significatives relevant d'un même champ sémantique, ces derniers reposent sur l'homologie et la redondance. Leur caractère isomorphe ou isotope révèle l'existence d'un message invariant – perceptible à travers les diverses variations formelles du thème –, la présence en filigrane d'une figure archétypale, au sens jungien du terme.

1 *La Philosophie des formes symboliques*, 3 tomes, Paris, éditions de Minuit, 1972.

2 *L'Imagination symbolique*, Paris, PUF, Quadrige, 1964.

3 *Le Conflit des interprétations. Essais d'herméneutique*, Paris, éditions du Seuil, 1969 (chapitre « Herméneutique des symboles et réflexion philosophique », p. 284)

4 Roger Caillois et Mircea Eliade, notamment, ont souligné cet aspect. Seul Roland Barthes s'éloigne de cette perspective.

5 *L'Imagination symbolique*, Paris, PUF, Quadrige, 1964 (p.52).

Peu de temps après que l'aviation militaire a fait son apparition, l'une de ces images emblématiques voit le jour, dans la presse puis dans la littérature : celle du pilote de chasse, figure audacieuse qui fond tel un prédateur sur sa proie à bord de sa carlingue argentée. La Première Guerre mondiale se voit ainsi dotée d'un nouveau type de héros, au visage prométhéen. Héritier du mythe de Prométhée, le mythe du pilote est également le descendant du mythe d'Icare, qu'Abraham Moles place dans la catégorie des « mythes dynamiques », « moteurs sociaux » qui poussent l'homme à l'action et sont sous-jacents au progrès technico-scientifique¹. Comme le rappelle Jean-Michel Rénaitour², il incarne l'*hybris*, cet esprit de démesure que les grecs condamnaient mais que les temps modernes, exprimant avec René Descartes le désir de « se rendre comme maître et possesseur de la nature », n'ont de cesse d'exalter. La nature du métier de pilote explique ce rattachement aux mythes exprimant la démesure. En effet, son activité peut paraître contre-nature, dans la mesure où l'aviateur repousse les limites imposées à la condition humaine. Evoluant dans les airs, élément jusqu'alors interdit aux créatures terrestres, il peut donner l'impression de vouloir égaler Dieu. Il est vrai qu'il défie les lois de la pesanteur, se moquant des contraintes de l'espace et du temps. Le sentiment de toute-puissance³ que confèrent la position dominante et la vitesse ajoute au caractère surhumain de ces fous volants et participe de l'admiration que la population leur porte.

Sanctification et filiation médiévale des « chevaliers de l'air »

Des écrivains se sont empressés d'immortaliser le souvenir des aviateurs les plus célèbres, à savoir Georges Guynemer, et Jean Mermoz principalement. Comme le souligne François Pernot, il s'agit moins de biographies que d'hagiographies⁴. Les auteurs, en effet, s'adonnent à un travail systématique d'embellissement de la réalité. Il n'est qu'à

1 « La Fonction des mythes dynamiques dans la construction de l'imaginaire social », in *Cahiers de l'Imaginaire*, n°5/6, 1990, p. 9-33.

2 *Les Fils d'Icare*, Paris, Nouvelles éditions latines, 1933.

3 Ce sentiment de toute puissance est manifeste dans les témoignages écrits laissés par de nombreux pilotes (cf. notamment Marc Lissy, *Chasseurs, mes frères*, Paris, Nouvelle Librairie de France G.V Labat éditeur, 1981) et analysé par des spécialistes de la psychologie militaire (cf. Christophe Dejours, *Travail, usure mentale*, Paris, Bayard, 2000, p. 111-127).

4 « Le destin médiatique des chevaliers du ciel, de Georges Guynemer à Tanguy et Laverdure », conférence donnée à Lleida, 14, 15 et 16 septembre 2000.

se reporter aux titres de ces biographies pour relever l'abondance des métaphores religieuses utilisées : Maurice Rostand publie *L'Archange* (1925), Jacques Mortane *Deux archanges de l'air : Georges Guynemer, Jean Mermoz* (1937), Edmond Delucinge *Guynemer : l'Ange de la Victoire* (1942), Jules Roy *Guynemer; L'Ange de la mort* (1986), pour ne citer que les œuvres plus connues. Cette angéologie se justifie tant par une volonté de sacralisation de ces figures profanes que par l'analogie qui rapproche les êtres intermédiaires, messagers de Dieu auprès des hommes, et les pilotes, évoluant entre la terre et l'espace intersidéral. Cette vision s'accorde par ailleurs avec une mouvance qui, sous la troisième République, voit dans l'armée une religion laïque¹. Les aviateurs apparaissent par conséquent comme les anges gardiens de cette nouvelle religion.

Un véritable culte est notamment rendu, tant par la nation que par l'aviation militaire, à celui qui semble cristalliser toutes les passions. Ainsi Georges Guynemer est-il célébré tous les ans, le 11 septembre (date anniversaire de sa mort), sur l'ensemble des bases aériennes, au cours d'une cérémonie commémorative. De nombreuses stèles permettant d'honorer sa mémoire, à la cité de l'air dans le 15^e arrondissement à Paris, ou encore sur la base de Dijon. Des portraits à son effigie tapissent les murs des escadrons. L'école de l'air de Salon de Provence possède même en son bâtiment principal, significativement baptisé « le temple », un buste du pilote et une maquette du « Vieux Charles », le Spad XIII sur lequel Guynemer effectua sa dernière mission. Dans une étude consacrée à la formation des officiers de l'armée de l'air, Patrice Gourdin relève avec justesse que « l'Ecole de l'Air conserve pieusement la fourragère du capitaine que lui remit solennellement le secrétaire d'Etat à l'Air, M. André Maroselli, le 3 avril 1948, à l'occasion du baptême des promotions »², un peu à la façon dont les basiliques conservent les reliques de quelque saint.

Désireux d'insuffler une connotation épique à l'existence de son idole, l'écrivain Henry Bordeaux va jusqu'à découper sa biographie en chants. Et de déclarer : « L'enfance batailleuse d'un Guynemer rejoint celle d'un Roland, d'un Duguesclin, d'un Bayard ». Le titre même de

1 Cf. Raoul Girardet, *La Société militaire de 1815 à nos jours*, Paris, Perrin, 1999. Claude Rivière parle pour sa part de « religion civile » ou encore de « religion séculière » (*Les Liturgies politiques*, Paris, Presses Universitaires de France, 1988).

2 *L'Ecole de l'Air. Contribution à l'histoire des élites militaires de la République*, Paris, thèse de Doctorat, Université Lumière-Lyon II, 1996, 2 volumes.

l'œuvre, *Vie héroïque de Gwynemer : le chevalier de l'air*, donne le ton. La filiation – symbolique et imaginaire – avec la chevalerie médiévale est affirmée dès la fin de la Première Guerre mondiale, sous la plume de journalistes tels que Jacques Mortane, Directeur de la revue *La Guerre aérienne*, et d'écrivains comme Henry Bordeaux. Elle sera maintes fois utilisée et continuera d'accompagner l'image sublimée du pilote de chasse durant tout le 20^e siècle, constituant même l'une des composantes essentielles du mythe. Les aviateurs eux-mêmes s'approprièrent ces prétendues origines chevaleresques d'autant plus naturellement qu'ils furent rattachés à l'armée de terre avant que d'être intégrés à une entité autonome – l'armée de l'air – à partir de 1933, et entretenirent donc longtemps des liens étroits avec la cavalerie¹. En outre, la notion de caste qui est inhérente à cet ordre n'était pas pour leur déplaire. Quant à l'armée de l'air naissante, en quête d'identité, elle cultiva soigneusement ce mythe des chevaliers qui conférait un sens et une légitimité institutionnelle à ses membres. L'entreprise de mythification semble s'être avérée nécessaire non seulement à cause de la jeunesse de cette armée², que de son aspect technologique, peu propice à la création d'un quelconque lien social³. En s'appuyant sur les traditions de la chevalerie, l'institution se fabriqua une artificielle continuité dans le temps. François Pernot déclare avec justesse : « Gwynemer-chevalier du ciel devient donc un authentique archétype, un portrait de référence, un véritable cas expérimental de reprise et de diffusion du modèle chevaleresque comme creuset identitaire »⁴.

Au début du XX^e siècle, l'armée de l'air va ainsi ressusciter le rêve de Don Quichotte, personnage anachronique de Cervantès qui regrettait amèrement la mort des idéaux chevaleresques. Bien avant l'armée de l'air, la franc maçonnerie, lors de son apparition au 18^e siècle, avait elle aussi ressuscité la symbolique de la chevalerie à travers certains

1 Pascal Vennesson, *Les Chevaliers de l'air. Aviation et Conflits au XX^e siècle*, Paris, Presse de la Fondation nationale des sciences politiques, 1997.

2 Dans *L'Invention de la tradition*, Eric Hobsbawm montre que de nombreux états-nations ont de la même manière fabriqué leurs propres traditions afin de se façonner une légitimité et de s'inscrire ainsi dans la durée.

3 Sur cette problématique de la technologie et de ses effets en termes de délitement social, cf. notamment Jacques Ellul (*La technique ou l'enjeu du siècle*, Paris, Armand Colin, 1954. *Le Système technicien*, Paris, Calmann-Lévy 1977) et Lucien Sfez (*Critique de la communication*, Paris, Seuil, 1992).

4 « Le destin médiatique des chevaliers du ciel, de Georges Gwynemer à Tanguy et Laverdure », conférence donnée à Lleida, 14, 15 et 16 septembre 2000.

de ses objets rituels et de ses hauts grades. Comme elle, elle en fit un mythe fondateur. Selon Pierre Mollier, si cet ordre est réapparu dans les loges maçonniques à l'époque des Lumières, c'est parce qu'il est porteur d'un système de valeurs traditionnelles en voie de désaffection à l'ère du rationalisme et du machinisme émergent¹. Courage, esprit de sacrifice, abnégation, sens du devoir et code de l'honneur, loyauté, noblesse des sentiments, sont les principales qualités attribuées au chevalier. Ce dernier cristallise non seulement des principes directifs, mais il allie en outre la force morale à la force physique. Car contrairement au simple soldat, il opère la synthèse étonnante des *oratores* et des *bellatores*, deux des fonctions qui fondent le modèle tripartite indo-européen décrit par Georges Dumézil. La notion de vocation qui lui est attachée lui confère une dimension sacrée fortement appréciée à l'heure où l'individu déplore un effacement progressif des repères transcendants et où priment les intérêts égoïstes.

Cependant, il convient de préciser que la représentation que l'on a généralement de la chevalerie est quelque peu fallacieuse. La chevalerie est déjà, elle-même, le fruit d'un mythe : car la réalité de cet ordre, ainsi que l'on montré de nombreux historiens, était bien différente de ce que l'on s'est plu à imaginer et à diffuser au cours des siècles. Initialement, les chevaliers étaient des soudards et des pillards. Ce n'est que vers le XII^e siècle qu'ils commencèrent à se doter d'une éthique et à former l'élite de la noblesse², et encore ne fut-ce que de manière inégale, les anciennes pratiques continuant de perdurer çà et là. L'idéal de perfection que l'on associe à la figure du chevalier relève davantage de l'imagination. Cette figure, en effet, possède une puissance évocatrice et exerce une indéfectible fascination. On peut d'ailleurs la ranger dans la catégorie des mythes relevant de « l'âge d'or » et exaltant « la pureté des origines », catégorie analysée par Raoul Girardet dans *Mythes et mythologies politiques*. Ainsi le duc de Richelieu pouvait-il déjà proclamer avec emphase : « Siècles chevaleresques, dans votre heureuse innocence, la religion, l'honneur et la vertu furent les divins flambeaux qui vous éclairèrent et servirent à vous guider »³. Il convient

1 Pierre Mollier, *La Chevalerie maçonnique : franc-maçonnerie, imaginaire chevaleresque et légende templière au siècle des Lumières*, Paris, Dervy, 2005.

2 Jean Flori, *Les chevaliers et la chevalerie au Moyen Âge*, Paris, Hachette Littérature, 1998.

3 Cité par Raoul Girardet, *Mythes et mythologies politiques*, Paris, Seuil, 1986 (p.111-112).

donc de remarquer que le pilote de chasse, perçu comme chevalier de l'air, traduit une redondance dans le champ de l'imagination, puisqu'il est le mythe d'un mythe...

Un mythe fondateur, facteur de légitimation, de cohésion et de motivation

Des héros nobles dans une sale guerre...

Les raisons de cette mythification – mystification ? – du pilote de chasse sont multiples. Il convient tout d'abord de souligner que le contexte de crise dans lequel l'aviation militaire se développe est décisif. La Première Guerre mondiale rendit nécessaire la création de nouveaux héros à cause de la dégradation physique et morale qu'elle imposa à ses combattants. Les poilus, malgré l'indéfectible bravoure qui les anime, rampent dans la boue des tranchées, meurent en masse et de façon souvent anonyme, victimes d'obus frappant au hasard. Désormais impersonnelle, la guerre prive le soldat de sa capacité à se distinguer par des exploits individuels, par la reconnaissance du courage dont il fait preuve et la gloire attachée à la belle mort, compensations des sacrifices consentis. La littérature de l'époque exprime d'ailleurs très clairement ce dégoût attaché à la guerre moderne. *Le Feu* de Henri Barbusse, par exemple, en témoigne. Mais c'est surtout l'œuvre de Louis-Ferdinand Céline, *Voyage au bout de la nuit*, qui porte à son paroxysme la représentation dégradée des massacres perpétrés entre 1914 et 1918. À travers son anti-héros Bardamu, il dénonce avec virulence l'absurdité de la guerre, son immoralité et l'inacceptable avilissement des hommes qu'elle entraîne dans une déchéance sans fin. Mais les prémisses de ces critiques peuvent être décelées dès le 19^e siècle, les guerres napoléoniennes préfigurant, par leur ampleur, l'horreur des combats de la Grande Guerre. Dans *La Chartreuse de Parme*, Stendhal a ainsi pu écrire à propos de son personnage : « Il défaisait un à un tous ses beaux rêves d'amitié chevaleresque et sublime, comme celle des héros de la Jérusalem libérée. [...] La guerre n'était donc plus ce noble et commun élan d'âmes amantes de la gloire qu'il s'était figuré d'après les proclamations de Napoléon ! ».

Les soldats de cette sale guerre rompent avec le modèle guerrier des épopées antiques puis des chansons de geste qui leur succédèrent. Le noble cède la place à l'ignoble, ce qui fait dire à Jean Kaempfer, dans

sa *Poétique du récit de guerre*, qu'il s'agit d'« un monde renversé ». Face au choc traumatique causé par la guerre technologique, d'aucuns s'efforcent de forger des images salvatrices, conjurant l'angoisse de la mort. Or, loin des tranchées où sévissent, dans un informe magma humain, la famine et la vermine, des pilotes dominant le monde, se battant en duel à bord de leur machine et personnalisant chacune de leur victoire par une comptabilisation précise des avions ennemis abattus. L'image de l'aviateur est le pendant positif de l'image du poilu, comme le relève Jean-Pierre Dournel : « Quelques poilus permissionnaires encore souillés de la boue des tranchées, qui semblent dépaysés au milieu de ce grand Paris ; puis des aviateurs, pensionnaires d'une quelconque école, propres, coquets, élégants, poudrerizés, serrés en des vareuses ajustées à la taille, avec au pied des bottes de dix louis sortant de chez le faiseur »¹. A son tour, François Pernot déclare : « Or, ceux que la presse commence dès 1915 d'appeler les «chevaliers du ciel» semblent réinventer une nouvelle forme de guerre «noble» – et en apparence «propre» – par rapport à la «guerre industrielle» »².

On narre les faits extraordinaires des as de la Grande Guerre (Guynemer, Roland Garros, Nungesser, Dorme, Fonck...). L'adulation du public est telle qu'aux héros de l'Histoire, bientôt transformés en héros de légende par quelques biographes, plus préoccupés de sensationnalisme que d'exactitude, s'ajoutent des héros de fiction : Tanguy et Laverdure, personnages de B.D avant que de devenir les protagonistes d'un feuilleton radiophonique, puis télévisé, qui fut à l'origine de bien des vocations pour les générations à venir. La réalité s'est donc rapidement parée des oripeaux de la fiction. Une intense charge affective et symbolique entoure ces professionnels de la guerre et en donne une image sublimée.

1 Jean-Pierre Dournel, « L'image de l'aviateur français en 1914-1918 ; une étude du milieu des aviateurs d'après la revue «La guerre aérienne illustrée» », in *Revue historique des armées*, 4, 1975 (p.73).

2 François Pernot, « Le Destin médiatique des chevaliers du ciel, de Georges Guynemer à Tanguy et Laverdure », conférence donnée à Lleida les 14, 15 et 16 septembre 2000.

Communication autour d'un système de communication : un vecteur privilégié de ralliement national et de recrutement

Le mythe du pilote de chasse semble résulter d'un processus de cristallisation conjoint de la part des médias et de l'opinion publique d'une part, de l'armée de l'air et des pilotes eux-mêmes d'autre part. Parmi les modèles que l'on met à l'honneur, le caporal Georges Guynemer, qui devient rapidement capitaine grâce à ses prouesses, occupe une place de premier ordre. La notoriété de cet « as » aux 53 victoires dépasse largement celle de ses camarades. Mermoz, il est vrai, jouit lui aussi d'une aura considérable. Pourtant, même si l'on accole souvent les deux noms¹, pour ce qu'ils évoquent également un esprit pionnier et conquérant, les deux pilotes appartiennent à des catégories différentes. Guynemer est à la chasse ce que Mermoz est à l'aviation civile. Il représente l'aviation militaire des origines. En plus d'être considéré comme un précurseur, il bénéficie donc de l'admiration que l'on voue aux guerriers qui servent et défendent leur patrie. Son rôle de référent dans une institution qui construit progressivement son identité accroît le prestige dont il bénéficie. L'on ne peut pleinement comprendre l'aura mythique de Guynemer qu'à travers cette dimension identitaire. Pour une aviation militaire encore balbutiante, mais qui commence à laisser entrevoir, dès 1915, tous les avantages que l'armée peut tirer de la supériorité aérienne (que l'on confinait d'abord à des missions d'observation, de surveillance et de reconnaissance, au même titre que les ballons dirigeables), rapidement déclinée en outil de liaison avec les troupes et surtout en arme offensive dédiée au bombardement et au combat, Guynemer offre un visage au mythe fondateur – encore un peu abstrait – des chevaliers de l'air. Une nouvelle communauté guerrière s'établit, en effet, qui a besoin de ses propres règles, de ses repères, de ses symboles et de ses rites.

Mais Guynemer est également un héros national, une référence pour les jeunes françaises de l'entre-deux-guerres, largement instrumentalisé par le pouvoir en place. Dès 1922, une inscription en son nom est inaugurée au Panthéon par Raymond Poincaré. Un timbre poste paraît à son effigie en 1940². Le régime de Vichy va même se servir

1 Jacques Mortane, *Deux archanges de l'air : Georges Guynemer, Jean Mermoz*, Paris, 1937.

2 La période de crise que constitue la Seconde Guerre mondiale explique le renforcement soudain du mythe. Il convient de rappeler d'ailleurs que le mythe est

du souvenir toujours vivace du défunt pilote et en faire un modèle de courage et de perfection morale à imiter, à travers la presse qui reçoit des directives strictes du ministère d'Etat à la Défense nationale¹. A l'opposé du régime vichyste, le mouvement résistant créera lui aussi certains de ses symboles libérateurs à partir du mythe de l'aviateur : c'est ainsi que les FAFL² et le groupe de chasse Normandie-Niemen deviendront des emblèmes de la lutte contre l'oppression. Une véritable communication se met donc en place autour du mythe des chevaliers de l'air, sachant que le mythe est déjà un système de communication à part entière, ainsi que l'a montré Roland Barthes. L'on aboutit donc à une étrange organisation à tiroirs autour du pilote de chasse, mythe qui renvoie à un autre mythe, système de communication imbriqué dans d'autres systèmes de communication de niveaux différents.

Mais quels sont précisément les messages que diffusent ces mythes ? En interne, auprès du personnel navigant mais également de l'ensemble de la communauté militaire, le mythe des chevaliers de l'air est un facteur de motivation, une sorte de catalyseur, destiné à entretenir la vocation des hommes en armes ainsi que leur capacité d'abnégation. La citation officielle de Georges Guynemer, gravée sur une stèle de l'école de l'air chargée de former les futurs officiers de l'armée de l'air et lue lors des cérémonies annuelles en l'honneur du héros, est un véritable panégyrique. Œuvre du général Paul Anthoine, elle se présente comme une incitation au dépassement de soi, affirmant que le défunt capitaine « restera le plus pur symbole des qualités de la race » et « exaltera l'esprit de sacrifice et provoquera les plus nobles émulations ». En externe, il est également un symbole d'héroïsme patriotique, un facteur de mobilisation et de ralliement national. Le 11 septembre 1941, *Paris-Soir* déclare ainsi le nom et la personne de Guynemer peuvent servir d'exemple en un temps où la France n'a pas trop de toutes ses gloires », et le 13 septembre 1941, *Le Progrès de Lyon* affirme : « C'est ainsi que Guynemer devrait être pour tous les jeune Français, quelles que soient leurs activités, un magnifique modèle d'acharnement dans l'effort. Il

apparu un peu avant la fin de la Première Guerre mondiale. Sur cette fonction du mythe dans la crise, cf. Raoul Girardet, *Mythes et mythologies politiques*, Paris, Seuil, 1990.

- 1 François Pernot, « L'Image de l'aviateur dans la presse française de 1940 à 1944 : la recherche d'un modèle », in *Revue historique des armées*, n° 2, 1993, p.85-95.
- 2 Forces Aériennes Françaises Libres.

devrait être pour eux un saint que l'on invoque au réveil et dont la vie serait toujours présente à la pensée »¹.

D'autre part, le mythe véhicule une image éminemment positive de l'armée de l'air. Le métier d'aviateur apparaît attractif, et de ce fait l'armée de l'air le considère comme le meilleur vecteur de communication dont elle dispose. Tout au long du XX^{ème} siècle, cette représentation servit les objectifs de valorisation, mais surtout de recrutement, de l'institution. Une intense publicité, reposant sur l'aura du pilote, fut régulièrement faite à travers la presse ainsi que de nombreuses campagnes d'affichage. Le 2 octobre 1942, par exemple, *Paris-Soir* fait paraître un encart dans ses colonnes. Il y est inscrit : « VOUS ADMIREZ GUYNEMER, MERMOZ ET TANT D'AUTRES, *ENGAGEZ-VOUS* dans le service général de l'armée de l'air »². D'autres affiches se contentent de présenter un avion en vol, message signifiant en lui-même, synonyme de rêve et de liberté, de danger et d'aventure.



Au plan communicationnel, ce mythe met en évidence un mode de fonctionnement à rebours des tendances sociétales qui traversent le vingtième siècle. Tandis que la plupart des nations occidentales, en

1 Cité dans *Guyner, un mythe, une histoire*, S.H.A.A, 1997 (p. 59).

2 S.H.A.A, 3 D 202.

effet, commençait à faire de la technologie un impératif en matière de communication, l'armée de l'air – qui était pourtant la force armée la plus technique de toutes –, s'efforça quant à elle de puiser au sein des traditions, allant jusqu'à donner un lustre ancien à ses machines modernes, à faire de ses emblèmes des rémanences de symboles médiévaux. Le résultat qui en découle est un mélange, assez surprenant, d'emprunts passésistes et d'éléments novateurs, une cohabitation surprenante de tradition et de modernité. Dans *Critique de la communication*, Lucien Sfez affirme que « pour assurer leur cohésion, les sociétés à mémoire se servent de l'histoire, les sociétés sans mémoire de la communication »¹. Or, l'armée de l'air semble offrir un compromis de ces deux pôles. Microsociété soucieuse de pallier les lacunes culturelles dues à sa fraîche apparition, l'armée de l'air s'inventa une mémoire collective en recueillant des bribes éparses de l'Histoire, et en fit le substrat de sa communication, conjuguant ainsi une « politique de la communication », qui passe « un pacte d'allégeance avec la technologie », avec une « politique de la mémoire »². Pour le dire en des termes médiologiques, l'armée de l'air a combiné l'axe vertical et diachronique de la transmission, à l'axe horizontal et synchronique de la communication.

Le mythe de l'aviateur à l'épreuve du XXI^e siècle

Vers une démythification du pilote de chasse ?

Roland Barthes fut le premier à mettre en évidence la rupture notable qui intervint dans la représentation de la chasse avec l'apparition de l'avion à réaction. Dans le chapitre de *Mythologies* intitulé « L'Homme-Jet », le célèbre sémioticien souligne ainsi que l'aviateur, à bord d'un appareil ultra-sophistiqué, se met à ressembler à un robot et rompt avec la représentation classique des chevaliers de l'air. Il est vrai que ce métier connaît de multiples transformations depuis une quarantaine d'années. La technicisation permanente des aéronefs affecte non seulement la formation du pilote et la nature de son activité, mais aussi le rapport de l'homme à sa machine et, partant, la représentation qu'il a de lui-même. La place grandissante de l'électronique et de l'infor-

1 P. 36.

2 Sur la distinction de ces deux politiques, qui constituent un « couple antagoniste », cf. Lucien Sfez *La Politique symbolique*, Paris, PUF, Quadrige, 1993 (p. 417).

matique dans le cockpit, entraînant une autogestion relative de l'appareil, dépossède celui qui se trouve à son bord de tout mérite. Le pilote se sent dévalorisé car son action et son savoir-faire paraissent moins déterminants qu'auparavant, ainsi que nous l'ont confirmé les officiers que nous avons interrogés à ce sujet. L'ingénierie l'emportant sur l'héroïsme, celui qui est aux commandes a l'impression que son prestige est moindre que par le passé.

Un général pilote de chasse, interrogé par Pascal Boniface dans le cadre d'une vaste étude, s'exprime ainsi : « Avant, les pilotes se tuaient beaucoup plus car ils faisaient souvent les cons. Mais tout ceci dégageait une élite. Le milieu était propice au culte du héros (les pilotes, par exemple, mettaient un point d'honneur à ne passer qu'à un mètre du sol sur une plage). Les mécanos faisaient un métier assez commun. La technique avion n'était guère différente de la technique bagnole. Ce n'est plus pareil aujourd'hui : les techniciens ont vu leur compétence et leur côte augmenter. Le pilotage automatique est venu par contre diminuer le prestige du vrai pilote »¹. L'étude de Caroline Moricot et de Gérard Dubey semble confirmer ces déclarations. Selon ces chercheurs, le Mirage, créé par Dassault Aviation et mis en service à 1984, aurait profondément bouleversé les valeurs traditionnelles du combat aérien en France : « Comparé à un duel à l'épée, faisant appel aux valeurs de la chevalerie – l'héroïsme, le courage, la volonté – le combat aérien (en particulier le combat tournoyant qui renvoie à l'affrontement direct d'homme à homme) représente «l'idéal-type» de la chasse (pour toutes ces raisons, le bombardement est longtemps resté une catégorie secondaire). L'avion est comparé à une arme blanche et l'arme blanche apparaît comme une arme noble contrairement à celles qui tuent de loin comme l'arc ou l'artillerie. Avec le Mirage 2000, les chasseurs pratiquent aujourd'hui le « tirer et oublier » (*fire and forget*), pratique située aux antipodes de leur système de valeurs »².

Telle est également la thèse que développe Claude Barrois dans sa *Psychanalyse du guerrier*. Cet ancien chef du service du Val de Grâce, qui fut ensuite consultant national de psychiatrie et d'hygiène mentale pour les Armées, met en exergue les changements opérés par la

1 *L'Armée. Enquête sur 300 000 soldats méconnus*, Paris, Edition n° 1, 1990 (P. 45).

2 « Pilote de chasse : tradition et modernité à l'épreuve de la polyvalence des avions », in *Sociologie du milieu militaire. Les conséquences de la professionnalisation sur les armées et l'identité militaire*, collectif dirigé par François Gresle, L'Harmattan, 2005 (p.143).

culture hautement technologique des combats modernes, dans lesquels la bravoure et l'exploit individuels sont réduits à des peaux de chagrin, et qui confèrent à la guerre une sorte de virtualité par la distance qu'ils imposent entre les adversaires : « il existe toute une littérature (et une filmographie) sur le pilote de chasse, seul dans son avion, comme le chevalier médiéval sur sa monture, affrontant en combat singulier l'avion ennemi. Or, l'évolution des combats aériens est instructive pour les différents aspects du guerrier moderne. Actuellement, même les pilotes de chasse n'assistent plus à la mise à mort de l'adversaire, compte tenu de la portée des missiles air-air et des techniques de combat (*fire and forget* ou tire et oublie »¹. Aujourd'hui, l'arrivée du Rafale – merveille de technologie – accentue encore cet aspect des choses, les ressources psychotechniques et psychomotrices, bien que présentes, exécutant un transfert de charge vers la gestion du système d'armes et d'un environnement complexe. Mais il convient de préciser que la véritable révolution, qui pourrait à terme faire disparaître le métier de pilote et constitue, pour cette raison même, un cauchemar aux yeux des passionnés d'aéronautique, c'est la naissance des drones, ces avions sans pilote... On constate là l'impact décisif que peut avoir la technologie sur l'identité de métier.

Les progrès de l'avionique ne sont certes pas les seuls paramètres qui remodelent le métier de pilote. Celui-ci subit également les variations socioculturelles et l'évolution des normes qui en découlent : la rigidité grandissante de la sécurité des vols, le caractère de plus en plus contraignant du droit aérien, allié au carcan juridique du combat moderne (notamment dû à l'essor du Droit des conflits armés, ainsi qu'à la réversibilité des actions, à l'impact médiatique des dommages collatéraux et à ce qu'il est convenu d'appeler «l'effet CNN»), impose une discipline draconienne, privatrice du caractère ludique du métier, et qui paraît frustrante à de nombreux chasseurs, comme nous l'avons relevé dans les entretiens semi-directifs que nous avons menés auprès d'une trentaine de pilotes de l'armée de l'air. Caroline Moricot et Georges Dubey évoquent ainsi une réglementation hypertrophiée et drastique, en matière de nuisances sonores notamment, ce qui a pour conséquence de limiter la réalisation de certains exercices. Et de conclure : « Les temps héroïques de «la chasse bordel» sont définitivement révolus. L'un des effets paradoxaux de la professionnalisation est donc d'insérer

1 *Psychoanalyse du guerrier*, Paris, Hachette, collection Pluriel, 1993 (p.146).

bien plus qu'autrefois l'armée dans la trame de la société civile et de ses règles. Au fond, c'est l'identité même de l'institution militaire qui est ici en jeu et qui fait question »¹. Le sacré, selon l'étymologie même du terme, se nourrit de distanciation, et tout phénomène de banalisation détruit progressivement le mythe.

Le paradoxe est donc le suivant : si les nouvelles technologies ont permis d'augmenter la vitesse des appareils, puisque certains dépassent Mach 2, en revanche les nouvelles réglementations imposées laissent le pilote jouir de moins en moins des bénéfices acquis grâce aux progrès de la science. Les pilotes militaires, de ce fait, se comparent parfois à des pilotes de ligne, lesquels peuvent voler en pilotage automatique avec un risque réduit. Or, aux yeux des chasseurs, qui renoncent volontiers à une rémunération trois fois plus importante que la leur afin de connaître une montée d'adrénaline quotidienne, le pilote de ligne a toujours représenté une sorte de double inversé, un modèle repoussoir. Ce sentiment de déchéance est ressentie d'autant plus vivement que reste vivace l'exemplarité du pilote héroïque que l'armée de l'air se plaît à ériger en référent idéal dans le but de faire entrer ses nouvelles recrues dans un processus d'identification conférant force, courage et agressivité conquérante. La mémoire de Guynemer continue d'être honorée tous les ans sur chaque base aérienne au cours d'une prise d'armes, et l'école de l'air de Salon-de-Provence fait toujours sien sa devise « faire face », inculquée à toutes les générations de pilotes. A contrario, le métier n'a rien de commun avec ce que les anciens accomplissaient à bord de leur *Spitfire*. Le décalage entre cet idéal projeté comme horizon comportemental et les possibilités offertes par la réalité est propice à la déception. Dès lors, toute la communication qui a été faite en amont autour du mythe des chevaliers de l'air et qui visait à motiver le personnel navigant, peut devenir un élément de démotivation dans la mesure où ses éléments fondateurs s'effondrent et entrent en contradiction avec le présent.

Cependant, les rapports que les pilotes de chasse entretiennent aujourd'hui avec leur mythe originel n'est pas exempt d'ambiguïté. Car si nombreux sont ceux d'entre eux qui déplorent la trop grande sophistication du matériel actuel, certains jeunes pilotes avouent également

1 « Pilote de chasse : tradition et modernité à l'épreuve de la polyvalence des avions », in *Sociologie du milieu militaire. Les conséquences de la professionnalisation sur les armées et l'identité militaire*, collectif dirigé par François Gresle, L'Harmattan, 2005 (p.138-139).

avoir vu naître leur vocation grâce au film *Top gun*, produit vers le milieu des années 80. Or, cette production cinématographique éloigne indubitablement le chasseur du modèle originel de son mythe par la haute technologie des avions mis en scène, tout en s'efforçant de renouer avec la tradition de la joute chevaleresque, par la proximité qu'entretiennent les appareils combattants. Si bien que l'on peut se demander si *Top Gun* n'a pas amorcé – consciemment ou inconsciemment – le renouvellement du mythe, entraînant par là même des sentiments contradictoires chez la population des pilotes, tiraillés entre des images, sinon contradictoires, à tout le moins diversifiées, voire divergentes.

Les revers du mythe

Certains pilotes de chasse furent canonisés par leurs émules, ainsi que nous l'avons démontré. Le mythe de Guynemer voulait par exemple que le jeune homme fût puceau, au mépris des aventures amoureuses que tous ses contemporains lui connaissaient, et qui démentaient la formulation d'un quelconque vœu de chasteté. Sa liaison avec la comédienne Yvonne Printemps fut occultée¹ puis oubliée tout à fait derrière l'image de perfection qu'on accola au personnage afin de le déifier. Le message de ce travestissement biographique était clair : on voulait faire du jeune homme, mort à 23 ans à peine, un symbole d'innocence, en adéquation avec la pureté d'intention et la noblesse de caractère qu'on lui prêtait. L'autre motivation de ce mensonge était de prouver que le capitaine Guynemer orientait exclusivement sa force morale et son énergie physique dans la défense de la nation. Son sens du devoir devait primer aux yeux de tous, aussi ne concevait-on pas qu'il puisse s'adonner à des plaisirs frivoles en une période si dramatique de l'Histoire de France. Par le biais de cette abstinence, il rejoignait d'autres mythes, celui de Jeanne d'Arc notamment, la pucelle d'Orléans, étant entendu que la connotation et le transfert par analogie est le mode d'expression privilégié du mythe.

Cependant, une telle sublimation comporte un risque. Guynemer devint une icône intouchable, une image irréelle, presque inhumaine, à laquelle certains ont voulu rendre visage humain. Ainsi en est-il de Jules Roy, qui fit scandale avec sa biographie parue en 1986, *Guynemer, L'Ange de la mort*. L'ancien pilote et écrivain dévoila « l'ubac du

1 *Guynemer, un mythe, une histoire*, S.H.A.A, 1997.

mythe », pour reprendre une expression d'Erik Neveu¹. Mais le fait de révéler les faiblesses de l'homme derrière le masque figé du mythe provoqua de vives réactions, notamment au sein de l'Association des Pilotes de chasse, qui demanda « qu'il soit fait part de son indignation devant l'abaissement délibéré de Georges Guynemer, pilote prestigieux, modèle de combattant, symbole de patriotisme, qui appartient au patrimoine historique de l'Armée de l'air et de notre pays »². Il s'agissait d'un sentiment d'hostilité devant la profanation d'une figure sacrée, mais également d'une réaction de défense, de la part de la communauté des aviateurs, face à une entreprise qui menaçait leur identité propre, voire leur légitimité. Force est de reconnaître que toute mythification s'expose, par la part de fiction qu'elle comporte, au travail de démythification que produit l'analyse critique du chercheur en quête de vérité, lequel décortique les mécanismes sociaux qui sont à l'œuvre et dévoilent l'objectivité des faits derrière les représentations symboliques. Une inversion des signes peut alors se produire, et donner naissance à une « contre-mythologie », comme le montre Erik Neveu.

L'autre danger a trait aux conséquences inattendues que peut avoir, sur l'image globale de l'institution, la survalorisation de l'un de ses éléments. Le mythe de l'aviateur, tel que nous avons tenté de le définir, a en effet façonné une image du métier de pilote inaccessible. Or, il s'agit bel et bien d'un préjugé, puisque la moitié des effectifs du personnel navigant de l'armée de l'air est constitué d'officiers qui possèdent pour tout bagage universitaire un simple baccalauréat³ (la réalité est donc fort éloignée de l'idée d'élite et de la notion d'excellence attachée au mythe). Ajoutons que ce préjugé a été renforcé par l'importante médiatisation qui fut faite, dans les années 1990, autour de la première femme pilote de chasse, la polytechnicienne Caroline Aigle. L'aura de l'école polytechnique se fonde à l'aura que dégageait la caste des chevaliers,

1 *Une Société de communication ?*, Paris, Montchrestien, 1997 (p.68 et p.76).

2 Cité dans *Guynemer, un mythe, une histoire*, S.H.A.A, 1997 (p. 65).

3 Il existe, en effet, deux filières pour devenir pilote de chasse : la filière de l'école de l'air (la plus prestigieuse), exige l'obtention d'un concours après les classes préparatoires math sup et math spé, et est sanctionnée par un diplôme d'ingénieurs après une scolarité de trois ans, puis, à l'issue, par la formation aéronautique proprement dite ; la seconde voie, dite voie ORSA (Officier de Réserve en Situation d'Active) consiste à passer des tests psychotechniques et psychomoteurs après obtention du baccalauréat. La réussite au test ouvre directement à la formation aéronautique. Ces pilotes de chasse effectuent le même type de missions que les premiers, mais ils sont officiers sous contrat et dépassent rarement le grade de capitaine.

et cela eu des répercussions néfastes sur le recrutement, comme nous le confièrent des responsables de Bureaux Air Information¹. De nombreux adolescents, en effet, renoncèrent à se présenter devant les services de recrutement car ils craignaient de ne pas être à la hauteur du symbole de perfection que l'imaginaire social véhicule².

En outre, la communication à outrance qui a été effectuée autour de l'aviateur pendant près d'un siècle a fait largement oublier aux recrues potentielles qu'il existe de nombreuses autres spécialités dans l'armée de l'air, puisque le personnel navigant représente moins de 5% des effectifs globaux. De ce fait, les spécialités non-navigantes (informaticiens, fusiliers commandos, etc.) de cette armée ont parfois accusé de sérieux déficits. Ce constat a d'ailleurs motivé des campagnes publicitaires tentant d'inverser la tendance. Ainsi en est-il d'une affiche qui rappelle que « pour un navigant », il existe « 56 spécialistes » au sol. Ou encore cette affiche que le SIRPA Air diffusa en 2005, et dont le slogan était : « Chez nous, les pilotes sont dans le ciel et les anges gardiens sur terre », destinée à revaloriser le personnel non-navigant. L'on remarquera l'inversion du mythe traditionnel, le pilote apparaissant simplement dans le ciel, tandis que le substantif « anges », servant généralement à désigner les chevaliers de l'air, est appliqué ceux qui sont à terre, à savoir le personnel non-navigant.

Une tentative moins heureuse a même été faite, toujours dans un but de revalorisation des spécialités qui subissent la notoriété écrasante des pilotes. Des jingles radiophoniques furent ainsi diffusés par le SIRPA Air sur les ondes françaises en mars 2004, jingles qui ridiculisaient purement et simplement les aviateurs en les décrivant comme des individus inadaptés à la vie sociale. Ils se terminaient invariablement par le slogan suivant : « Un pilote, autant c'est le meilleur dans un avion, autant ailleurs, c'est pas gagné. C'est pour ça que l'armée de l'air recrute dans plus de 50 spécialités »... Cette dérive anti-mythologique provoqua la colère des pilotes. La blessure narcissique fut d'autant plus douloureuse que ces derniers avaient l'habitude de se voir encensés par

1 Ces Bureaux Air Information (BAI), implantés un peu partout en France, sont chargés d'informer et de recruter les futurs militaires de l'armée de l'air.

2 Cf. Claude Weber, « Les armées face au marché du travail : recrutement et discours publicitaires institutionnels », in *Sociologie du milieu militaire. Les conséquences de la professionnalisation sur les armées et l'identité militaire*, dirigé par François Gresle, Paris, L'Harmattan, 2005 (p.198).



la presse, la littérature et l'armée de l'air depuis plusieurs décennies. Ils menacèrent de faire grève, et la campagne publicitaire, élaborée par BDDP & Fils, fut prématurément interrompue sur ordre du chef d'état-major de l'armée de l'air. Cette campagne de recrutement prouve, si besoin en était encore, que toute action de communication doit être intégrée dans une stratégie globale, et respecter ainsi une approche systémique, chaque élément étant susceptible d'entraîner une dérégulation de l'ensemble du système¹. Enfin, une analyse sémiologique préalable aurait pu saisir l'inadéquation des messages diffusés. Le principe d'anticipation, essentiel en stratégie, permet d'éviter la production d'effets indésirables et de guider les communicants dans le choix de messages pertinents.

Le mythe des chevaliers de l'air est un mythe moderne, qui réactualise néanmoins un mythe ancien, quasi archétypal : celui du guerrier courageux, libre et solitaire, du chevalier sans peur et sans reproche. Il s'agit un mythe fondateur, qui a satisfait tout à la fois les besoins d'une opinion publique qui s'efforçait de rêver aux heures les plus sombres de l'histoire française du vingtième siècle et d'un régime politique en crise, soucieux de susciter l'adhésion en s'appuyant sur des figures héroïques enviables auxquelles les hommes s'identifiaient volontiers ;

1 A ce sujet, cf. les études de Norbert Wiener sur la notion de « feedback positif ».

mais aussi d'une jeune institution en quête de légitimité et du personnel militaire auquel il fournissait des valeurs mobilisatrices et cohésives. Aussi n'est-on pas surpris de constater que les vecteurs de communication de ce mythe sont multiples : presse, littérature, cinéma, campagnes institutionnelles, campagnes de recrutement... Tout comme ses cibles d'ailleurs, à la fois externes à l'armée et internes.

Mais l'évolution technologique du pilotage, ainsi que les conséquences parfois néfastes que l'idéalisation du métier a entraînées, a partiellement remis en cause les sentiments que les chasseurs eux-mêmes entretenaient avec leur activité professionnelle et modifié la communication externe de l'armée de l'air, longtemps fondée sur l'attractivité du mythe. Lorsqu'il s'éloigne trop fortement du réel, le mythe peut ainsi devenir contre-productif, et entraîner un mouvement inverse de désacralisation.

Paradoxe pour le moins surprenant, l'imaginaire associé au pilotage demeure néanmoins, notamment auprès du public. Certains pilotes parviennent même à dépasser les contradictions intérieures que l'image idéale et traditionnelle des chevaliers de l'air provoque en eux, s'efforçant de l'adapter et de le renouveler. Et s'il a des répercussions parfois négatives, sur le recrutement militaire par exemple, ce mythe demeure malgré tout une référence forte, probablement parce que la dimension symbolique, répondant à des valeurs éternelles, survit au temps.