

Conclusion. La séduction médiatique d'un imaginaire

Mélodie Simard-Houde

🔗 <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/622>

Référence électronique

Mélodie Simard-Houde, « Conclusion. La séduction médiatique d'un imaginaire », *Nacelles* [En ligne], 5 | 2018, mis en ligne le 01 décembre 2018, consulté le 18 mai 2023. URL : <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/622>

Conclusion. La séduction médiatique d'un imaginaire

Mélodie Simard-Houde

TEXTE

- 1 En guise de conclusion, et pour offrir un contrepoint aux évolutions historiques et poétiques de l'imaginaire du vol vu par les médias, telles que l'introduction et les articles de ce dossier les ont tracées, on peut insister inversement sur des constantes qui, de l'Ancien Régime au ^{xxi}^e siècle, ont présidé à la mise en forme médiatique du vol. Elles indiquent en quoi résident la séduction et la réflexivité médiatiques de cet imaginaire, ce en quoi il a pu offrir aux médias, à différentes époques, une matière propice à l'expression de leur caractère moderne. C'est là au moins une explication principale (parmi d'autres que l'on pourrait avancer, à teneur plus anthropologique, mythologique ou spirituelle¹) de la fascination durable que la « conquête du ciel » a exercé sur les sociétés de l'époque contemporaine et sur leurs médias. Ce faisant, il s'agit d'une dernière occasion de présenter les apports des contributions ici rassemblées, en insistant sur leurs convergences.
- 2 On peut relever en premier lieu la coïncidence propice qui a soutenu l'émergence des deux grands moments d'intérêt populaire pour le vol, soit le moment de l'invention aérostatique (1783-1784) puis celui de l'invention aéronautique et de la diffusion de la dirigeabilité (que celle-ci concerne les ballons dirigeables ou les avions), au tournant du ^{xix}^e et du ^{xx}^e siècle. En effet, ces deux moments, séparés de plus d'un siècle, ont également été deux périodes d'intense diversification des publications journalistiques et d'innovation dans les formes du langage médiatique, comme l'a montré, en ouverture du dossier, l'historique du traitement de la conquête de l'air dans la presse au cours du long ^{xix}^e siècle. Ainsi, à la fin du ^{xix}^e siècle, l'aérostation et l'aviation se constituent en sport notamment sous l'impulsion de la naissance du journalisme sportif, en fait divers sous la pression de l'actualité et du reportage. Par la suite, dans les années 1920 et 1930, le développement de l'aviation commerciale se produit de

concert avec l'âge d'or du grand reportage, pour lequel il constitue un sujet de choix, propice au déploiement du récit d'une épopée, d'une grande aventure intercontinentale². Ces points de friction dans la superposition des chronologies du vol et des médias ont pu déterminer la rencontre fructueuse entre presse et aéronautique, car ils ont favorisé la diffusion rapide, auprès de publics diversifiés, d'une culture du vol, ainsi que la constitution du vol en nouveau spectacle de masse et en sujet d'actualité, même si les modalités de ce spectacle et de sa médiatisation diffèrent considérablement selon le point du temps que l'on considère. Plus généralement, chaque innovation médiatique a modifié les catégories d'appréhension du vol auprès du public ; chaque nouveau support journalistique en a remodelé les représentations en fonction de visées, de lectorats et de procédés spécifiques. Ainsi, au sein de la presse matrimoniale étudiée par Claire-Lise Gaillard, le vol devient partie prenante d'une posture de séduction, où la construction de la figure de l'aviateur en don Juan moderne subit l'influence de la midinette. Les particularités du discours de chaque type de presse tracent de même les contours d'un aviateur un peu différent. Comme Dominique Faria et António Monteiro l'ont bien montré, le discours de la presse généraliste des années 1930, dans sa syntaxe même, dans son énonciation éditoriale – par le biais des jeux de titres et de sous-titres – est particulièrement propice à faire de l'aviateur un sujet héroïque, actant médiatique de premier plan au cœur de l'épopée aérienne. Les contributions de Guillaume Pinson et de Florence Chiavassa ont quant à elles mis en relief le fait que dans les médias de niche associés à de grandes entreprises aéronautiques et spatiales, telles la compagnie Air France ou l'Agence spatiale européenne, les représentations du voyage se trouvent modelées par des visées et des lignes éditoriales autopromotionnelles. Enfin, un autre type de déplacement a été exploré par Marine Beccarelli, qui a pu retrouver dans les représentations radiophoniques de la conquête de l'air des spécificités médiatiques : l'importance du bruitage, des illustrations musicales, la polyphonie des voix entrelacées de témoins, pilotes, passagers, scientifiques et écrivains, actuels ou passés, le caractère intimiste de ces voix nues, la pression plus grande de la quête du direct, de l'actualité couverte à chaud et l'exploit du reportage embarqué sont autant de traits qui distinguent la radio de la presse écrite. Au total, pour Beccarelli, la

radio fait ainsi la preuve d'une capacité bien particulière d'« immersion dans le temps présent » de la conquête de l'air.

- 3 En second lieu, il faut souligner que l'aéronautique, avec le sport et quelques autres grandes topiques du discours médiatique, a le privilège de permettre l'activation d'une fonction fondamentale (voire de la fonction principale) de la presse moderne, une fonction qui s'affirme à mesure qu'avance le ^{xix}^e siècle, et qui culmine avec la presse d'information et le reportage au ^{xx}^e siècle : celle du rassemblement démocratique³. Si les supports de presse qui ont été considérés par nos collaborateurs ciblent dans certains cas des lectorats bien précis, comme la presse scientifique spécialisée du second Empire ou les magazines de bord des compagnies aériennes, l'imaginaire de l'aviation étudié dans ce dossier repose majoritairement sur des médias dont la principale visée est informative et communicationnelle, se destinant à un public de masse, à l'instar de la presse quotidienne et hebdomadaire généraliste, de la radio ou des médias sociaux. Ces supports permettent de mettre en évidence les formes de rassemblements opérés autour de l'imaginaire du vol.
- 4 D'une part, le rassemblement produit par le vol a été, avant tout, rassemblement concret de foules dans l'espace. Du dispositif spectaculaire des premiers ballons⁴ jusqu'à la marée humaine attendant Charles Lindbergh à son atterrissage au Bourget en 1927, à l'issue de sa traversée transatlantique, le vol fournit une expérience exemplaire de rassemblement de foules sur les terrains urbains ou péri-urbains où ont lieu les démonstrations, les essais, plus tard les envols et les atterrissages des aviateurs de raids, jusqu'au décollage télédiffusé des navettes spatiales. Ces foules sont à portée de main des journalistes, des agenciers, des photographes. Le spectacle du vol, jumelé à celui de la foule regardant le vol, est ensuite mis en scène par les médias, qui le relaient, le décrivent par des reportages, le captent par des photographies ou des bandes filmiques, lui confèrent une ampleur répercutée par le biais de cette scène médiatique.
- 5 De ce fait, ce rassemblement se constitue également, d'autre part, au second degré, autour de la médiatisation d'un spectacle de masse et des épisodes d'une épopée qui semble interpeler toute la population, au-delà des fractures sociales et politiques. Le consensus autour des exploits aériens peut propulser un écrivain-aviateur comme An-

toine de Saint-Exupéry au-devant de la scène médiatique et littéraire, comme l'a montré Olivier Odaert. La posture de cet aviateur est le fruit d'une construction médiatique qui, entamée par un reporter (Joseph Kessel) ayant attiré la lumière sur les hommes de l'Aéropostale, est poursuivie au fil des années 1930 jusqu'à faire de Saint-Exupéry un « témoin parasite » par le discours médiatique proliférant à son sujet. Pour Claire-Lise Gaillard, le vol est si profondément ancré dans la culture médiatique de masse, notamment, en plus de la presse, par le biais du cinéma et de la littérature, qu'il intègre le répertoire des identités déployées dans le « marché de la rencontre » de la presse matrimoniale, trouvant un usage pour le moins inattendu. Spectacle de masse, l'aviation, dans l'entre-deux-guerres, n'est pas non plus dépourvue de résonances nationales et politiques. Au Portugal, comme l'explique Isabel Morujão, la presse a organisé des souscriptions populaires afin de financer le raid de Sarmiento de Beires et de Brito Paes en 1924, fédérant par ce geste une communauté de lecteurs, qui est aussi communauté nationale, constitués en mécènes du voyage aérien. Le raid soulève alors des enjeux historiques et patrimoniaux importants, mettant en jeu l'image du Portugal au sein de l'Europe, au point où la souscription mobilise toutes les classes sociales. Un autre des cas étudiés, celui de la presse açoréenne, se situe à la cheville de l'information locale, nationale et internationale, et, de ce fait, est fort instructif quant à la diversité d'enjeux et d'échelles touchés par le spectacle aéronautique. Opérant la liaison de la communauté isolée de l'archipel aux avancées de l'aventure aérienne transatlantique, la presse açoréenne crée un effet de proximité médiatique souligné par Dominique Faria et António Monteiro : elle met en scène les réactions et les déplacements des foules portugaises distantes, témoins des manœuvres de l'aviateur Nomy et de son équipe, mentionne les soubresauts et variations de l'émotion générale. Autrement dit, la presse donne à imaginer, à un public épars dans l'espace atlantique, les jalons et les acteurs de la conquête de l'air, construisant un récit, lui donnant sens et cohésion pour une communauté distante de lecteurs. C'est en cela que la presse, comme le souligne à juste titre Marine Beccarelli, possède la même fonction de rassemblement et de communication que l'aviation : elle « abolit aussi les distances et les frontières », elle relie les membres d'une communauté imaginée (et imaginant l'aviation, s'imaginant à travers l'aviation). La presse peut encore associer fortement l'aviation à un caractère natio-

nal, faire de la première, par exemple, une « marque française », comme l'ont été également, dans l'entre-deux-guerres, les immenses paquebots, « émissaires d'une culture⁵ ». C'est ce qui se produit avec *Air France Revue* : le format soigné de la revue, associé à la contribution de plumes célèbres et au traitement de thèmes comme la mode, l'art, le luxe, contribue à nourrir une image de prestige – tout autant celui de la compagnie aérienne que de la nation. En cela, du rassemblement démocratique au repli nationaliste, la pente des significations politiques portées par l'aviation est parfois glissante. Le contexte même des rivalités nationales et idéologiques des années 1930-1940 est propice à entretenir l'intérêt pour l'aviation, comme le rappelle Olivier Odaert, intérêt soutenu, notamment, par le « sentiment national ».

- 6 Pour exister avec l'ampleur qu'elle a acquise, la culture du vol nécessitait donc, sans nul doute, l'instauration du rassemblement à deux niveaux que l'on vient d'évoquer, autrement dit la présence d'un double public, public de chair et d'os, mais aussi public distant, de récepteurs, de lecteurs, pour qui le vol, par la presse, était rendu intelligible à la fois comme spectacle médiatique et comme expérience sensible moderne, bouleversant les rapports au temps et à l'espace⁶. Le rassemblement médiatique autour de l'aviation repose encore sur ce dernier ressort, non plus national mais individuel, qu'est le corps sensible. Les comptes rendus d'envols observés depuis la terre, tout comme les témoignages d'aéronautes, de pilotes et de passagers dans les airs tracent les contours d'une expérience, certes, extraordinaire, mais vécue par le biais du corps sensible. Si, à la fin de l'Ancien Régime, voir le spectacle de ses yeux propres, y être physiquement témoin constitue encore un ressort important de l'adhésion du spectateur, selon des conceptions philosophiques contemporaines⁷, cela n'est plus aussi vrai à partir du dernier tiers du XIX^e siècle. Désormais, la sensation médiatisée détient la même valeur de rassemblement et de vérité pour le lectorat (ou le spectateur médiatique du vol). Quel que soit son vecteur, l'expérience sensorielle médiatisée est collectivement recevable, parce qu'elle serait la même pour tous, qu'il s'agisse des « sensations sonores », des bruits du vol retransmis par la radio ou des notations sensibles contenues dans les lettres d'aviateurs à leurs proches, reproduites par la presse portugaise étudiée par Isabel Morujão, où sont évoquées les difficultés du voyage, les

sensations physiques, la chaleur. L'expérience du corps humain, le ressenti sont acceptés comme gages d'une vérité universelle, intelligible grâce à des descriptions faisant appel aux émotions ainsi qu'au corps enregistreur de l'énonciateur. Cette modalité subjective de récit constitue souvent le cœur des témoignages journalistiques sur le vol, l'un des fondements de leur force de conviction⁸. Elle concerne aussi le regard porté sur la terre par les passagers aériens, la perception de l'espace et du voyage. À toutes les époques, les pionniers du ciel, mais aussi les premiers passagers d'agrément, voyageurs en ballon et touristes des lignes d'aviation commerciale, dont les témoignages étaient relayés par les médias, ont insisté sur les transformations du point de vue permis par la technique, sur la nouveauté de l'expérience sensorielle vécue, tantôt sensualiste, tantôt désagréable, douloureuse ou dangereuse. Pour l'historien attentif à l'évolution de ces témoignages, se dégage une histoire culturelle et sensible du voyage aérien, dont la contribution de Guillaume Pinson trace les grandes lignes, marquant le passage des représentations de raids aventureux et dangereux des années 1920-1930 à un voyage sécuritaire, démocratique, confortable, « immobile », enclavé dans l'environnement clos de la cabine dans les premiers temps de l'aviation commerciale (1930-1950). Le support médiatique qui accompagne le voyageur aérien permet de retracer certaines évolutions de la perception du voyage pendant cette période. Les cartes publiées par *Air France Revue* passent en effet peu à peu d'un espace représenté par des distances chiffrées (soit un espace dont l'épaisseur, toujours plus réduite, est faite de durées temporelles) à une géographie de points reliés par des lignes courbes (autrement dit, un réseau matériel, marquant le retour à un sentiment du voyage comme déplacement dans l'espace, au terme des années 1950, une fois la nouveauté du voyage rapide estompée, et l'amorce d'un imaginaire filaire de l'espace mondial, globalisé). Dominique Faria et António Monteiro ont constaté eux aussi la rupture du moment charnière de l'aviation commerciale et remarqué le passage, entre 1935 et 1949, de l'imaginaire héroïsant de l'aviation pionnière à un imaginaire technique du vol, ayant pris acte de la mécanisation et de l'automatisation des tâches du pilote. Désormais, le nouvel espace à conquérir est celui d'un univers fort lointain et, dans la poursuite de ce nouvel imaginaire technique, la tâche revient à un petit robot que la presse se donne pour mission d'humani-

ser, comme Florence Chiavassa l'a montré à propos de la mission Rosetta.

- 7 En troisième lieu, la multiplicité et la prégnance des témoignages sur le vol, peu importe les modalités techniques ou le contexte historique où ce dernier prend place, indiquent un autre trait qui a pu favoriser la convergence entre presse et aéronautique : la reproductibilité de l'expérience. Celle-ci fait écho à sa réitération périodique, dans la série des numéros de quotidiens, d'hebdomadaires délayant comme un feuilleton sans fin, emplis de rebondissements, les péripéties de la « conquête du ciel ». Cette reproductibilité se remarque dès 1783-1784, dans la série des expériences réalisées en différentes villes françaises sur une courte période temporelle : c'est la réitération même du phénomène qui le rend plus visible au sein des périodiques. À l'aube du ^{xx}^e siècle, cette reproductibilité se vérifie encore, même si la définition de l'événement médiatique est tout autre : par exemple, les expériences sérielles de l'aéronaute Santos-Dumont et ses essais à partir d'aérostats numérotés (Santos-Dumont n° 1, n° 2, etc., jusqu'au Santos-Dumont n° 14 bis !) font écho à la série des numéros de quotidiens et de périodiques qui les médiatisent. Un parallèle tend à s'établir entre la course en avant de l'actualité et celle de la technique, l'une nourrissant l'autre et se trouvant tout aussi pressée de poursuivre. De même, dans l'entre-deux-guerres, la réalisation de raids est fréquente et médiatisée selon des modalités infiniment répétitives, accompagnée de photographies, de formules et d'intertextes épiques stéréotypés. La compétition internationale pour les records, indissociable de la médiatisation suivie des multiples tentatives, détermine une émulation entre pilotes de différents pays et nourrit un grand nombre de raids, parfois même simultanés, formant une série sans fin à la une des journaux. Chaque pays souhaite être partie prenante de la course à l'innovation technologique et de la conquête de l'espace mondial, comme le rappelle Isabel Morujão. Nul aviateur, alors, ne peut tout à fait se singulariser dans la série des exploits réalisés par ses homologues, ou plutôt, l'ensemble des images et des discours sur les héros de l'aviation trace les contours d'un imaginaire dont chaque aviateur individuel hérite ou dont il tente de se distinguer, pour le meilleur ou pour le pire. Le cas de René Fonck est exemplaire de cette tension entre réitération et distanciation des stéréotypes induits par la sérialité du vol, et de ses possibles écueils,

comme l'a montré Damien Accoulon : d'une part, Fonck, dans ses représentations de 1917 à 1926, convoque un « imaginaire différencié » de celui d'autres as français (tels Jean Navarre ou Georges Guynemer). Fonck se distingue, vis-à-vis d'eux, par son côté plus technicien, tacticien, par son sang-froid, sa rapidité d'exécution, son acuité et par un certain refus du dandysme d'autres aviateurs. Il prolonge en cela l'image de l'aviateur sportif d'avant-guerre. Cependant, d'autre part, cette distinction crée une tension entre l'image médiatique propre à Fonck et la figure médiatique qui devient prédominante dans l'entre-deux-guerres, soit celle de l'aviateur de raid. Cet écart de représentations, que Damien Accoulon découvre dans le commentaire journalistique sur Fonck, a pu jouer, pour partie, dans l'échec de la reconversion de ce pilote dans l'aviation de raid en 1925-1926, alors que d'autres atteignent autour de ces mêmes années la consécration (comme Charles Lindbergh ou Jean Mermoz). À l'inverse, l'adéquation (même forcée) entre l'individu et le mythe, et son inscription réussie dans la galerie sérielle des héros de l'aviation, est déterminante dans le succès d'Antoine de Saint-Exupéry. Comme le signale Olivier Odaert, la persistance de la popularité de Saint-Exupéry au milieu des années 1930 est due en partie à l'auréole mythique des premiers temps de l'Aéropostale qui continue de l'accompagner, escortée des images en vogue du chevalier du ciel, du héros mystique échappant à la gravité terrestre, de la vertu morale. Saint-Exupéry incarne la persistance d'un mythe dans l'époque charnière qui, on l'a dit, est celle d'une transition où se superposent les derniers soubresauts héroïques de l'aviation de raid et les débuts du transport de passagers par l'aviation commerciale, associés à un discours se voulant rassurant sur la sécurité du vol. Au total, que l'on se situe à la fin de l'Ancien Régime, dans les années 1890-1900 ou dans l'entre-deux-guerres, la sérialité effective des expériences aérostatiques puis aéronautiques et la double logique d'émulation et de distanciation entre pilotes a sans aucun doute été l'une des prémisses nécessaires à la stéréotypie médiatique du vol, mais aussi, en retour, un fait renforcé par cette stéréotypie même, qui a pu générer maintes carrières d'aviateurs.

- 8 En dernier lieu, cette autre caractéristique de l'imaginaire aéronautique des médias – l'instauration d'un répertoire stéréotypé de représentations du vol – constitue un quatrième ressort de l'association

entre presse et aéronautique. L'imaginaire du vol, dans la culture occidentale, est marqué par l'activation de mythes (Icare, Dédale) et d'intertexte récurrents (romans de chevalerie et métaphores associées, notamment), motivée entre autres par la volonté des producteurs culturels de faire montre de leur culture classique. De fil en aiguille, cet intertexte originel s'enrichit ; des scénarios et des *topoi*, une galerie de héros aéronautes et aviateurs aux caractéristiques interchangeables se constituent dans les récits journalistiques, en relation avec la littérature, le cinéma, la politique et d'autres vecteurs ; cet ensemble dynamique de représentations circule, se trouve réitéré par différents médiateurs culturels. Ce dossier l'a montré en prenant pour corpus d'analyse une grande diversité de supports journalistiques, comprenant au premier plan la presse généraliste française, mais aussi portugaise, et faisant incursion également du côté de la presse sportive, spécialisée, régionale et politique, de même que de la radio et des réseaux sociaux. Les médiateurs culturels étudiés présentent une diversité conséquente : figurent parmi eux des reporters généralistes, des journalistes sportifs, des aviateurs (rappelons que René Fonck ou Antoine de Saint-Exupéry eux-mêmes ont fait œuvre de journalistes amateurs), sans oublier les lecteurs (tels ceux qui interviennent dans les rubriques des feuilles matrimoniales ou dont les noms sont listés lors des souscriptions soutenant les raids). De quelque côté que l'on regarde, la presse se nourrit commodément de la mythologie moderne du vol, qui fournit une manne d'événements accompagnés de leur mise en récit à la fois polymorphe (dans la variété des rubriques, des médiateurs, des supports et des formats qui la prennent en charge) et attendue.

- 9 Attendue, certes, lorsque le mythe prévaut sur la vérité, quitte à arranger les faits, comme lorsque la presse cache certains ratés de René Fonck, influencée par l'imaginaire favorable du pilote héroïque. Attendue aussi lorsque l'aviation participe de la posture de séduction des lecteurs de la presse matrimoniale, qui puisent en cela dans une galerie héroïque partagée où figurent aviateurs, marins, spahis et autres figures d'un idéal masculin contemporain, d'un type littéraire et social idéalisé, « renvoyant aux productions feuilletonesques et cinématographiques de l'époque », comme l'écrit Claire-Lise Gaillard. Le mythe de l'aviateur est alors « intériorisé, interrogé, réinvesti ou encore instrumentalisé » par les utilisateurs du courrier, ajoute-t-

elle, afin d'intervenir dans la dynamique relationnelle de la séduction. Le fait éclaire le prestige médiatique et social dont l'aviateur est auréolé, la puissance des stéréotypes et leur performativité potentielle, ici dans le cadre des échanges amoureux. Ce mythe héroïque tissé de représentations flatteuses est par ailleurs susceptible de trouver de nouveaux territoires de déploiement au gré des évolutions des techniques et des pratiques : c'est ce que remarquent Marine Beccarelli, lorsqu'elle note le déplacement du prestige social de l'aviateur vers les pilotes d'avion à réaction et de l'armée de l'air, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, et Florence Chiavassa, lorsqu'elle signale le transfert dans le spatial d'un imaginaire de l'aventure, mêlant références nouvelles et anciennes dans un registre d'épopée et d'exploration qui n'est pas sans rappeler le temps de l'Aéropostale. L'espace, au ^{xx}^e et au ^{xxi}^e siècle, continue d'activer la fascination de l'inconnu, ouvre un nouveau domaine de conquête, relayé par les médias dès les années 1940.

- 10 Cependant, la presse concourt aussi à nourrir en retour la mythologie du vol et, parfois, à la diffracter, à en produire des versions inattendues, qui vont à l'encontre de la doxa, de la configuration dominante de l'imaginaire. La mise à distance provient parfois des acteurs de l'aviation eux-mêmes, tel Saint-Exupéry, qui, dans ses témoignages écrits et articles, refuse la plupart du temps l'évocation facile du courage militaire, l'activation du registre épique ou mystique qui vient si facilement sous la plume d'un Joseph Kessel ou d'un Jacques Mortane, pour leur privilégier une réflexion sur la fraternité entre les hommes. De même, l'analyse de Dominique Faria et d'António Monteiro montre bien que la figure de l'aviateur n'est ni homogène ni immuable dans le temps. De courtes périodes charnières, telle la transition vers l'aviation commerciale des années 1930-1940, peuvent voir le déclin ou la mutation du mythe. Désormais, l'aviateur des lignes commerciales fait partie d'une équipe, avec services au sol, automatismes et technologies, perdant la place centrale qui était la sienne dans le discours de presse pour devenir un acteur périphérique des événements aéronautiques. L'appareil aérien lui-même fait ombrage à l'ancienne figure du pilote héroïque. De plus, chaque réactivation du mythe dans un contexte distinct peut potentiellement s'adosser à d'autres mythes, propres à ce cadre de réception. Au Portugal, explique Isabel Morujão, les raids aériens sont rapprochés, par les journalistes,

des grandes découvertes maritimes du ^{xvi}^e siècle, avec leurs figures de proue, comme Fernão de Magalhães et Vasco da Gama, et permettent d'évoquer les récits de Luís Vaz de Camões, célèbre écrivain portugais de la même époque. La distanciation n'est pas radicale avec l'imaginaire français ou, plus largement, occidental de l'aviation, puisque ces références continuent de faire des aviateurs des héros mythiques, non sans parenté avec les références épiques et médiévales habituelles. Toutefois, elles leur impriment une marque proprement nationale et en favorisent l'appropriation culturelle en les inscrivant dans l'histoire du pays. Enfin, c'est parfois encore la réception anachronique de la dimension mémorielle du mythe, de la série de témoignages et de récits historiques qu'il entraîne dans son sillage, qui produit un effet d'étrangeté : les voix et souvenirs des pionniers, diffusés par la radio des années 1950, trouvent un public pour qui le temps de l'aviation héroïque semble déjà lointain, quasi fantasmé, tant les usages commerciaux se sont banalisés depuis. Cette réception souligne l'écart entre deux contextes, l'évolution survenue en l'espace de quelques décennies et la « construction d'une évidence du progrès technique » à laquelle la radio et la presse ont elles-mêmes pris part, indique Marine Beccarelli. Au bout du compte, le discours médiatique renseigne sur les ruptures et les déplacements, dans l'imaginaire de l'aviation, survenus au fil des années 1930, 1940, 1950, sur l'impression du passage dans une nouvelle ère, que ce soit par le biais de témoignages explicites ou, implicitement, dans les mutations des formes du discours de presse, moins dans ce qui est dit que dans les manières de parler de l'aviation.

- 11 Entre la stéréotypie et son contre-pied, entre la doxa et le paradoxe, la persistance et la mutation des représentations, ce fonctionnement en système fait toute la richesse narrative et discursive de l'objet « aviation », son impact culturel également. La force d'imprégnation issue à la fois de la stéréotypie et de la diversité des supports médiatiques favorise, on l'a vu à propos de la presse matrimoniale, des effets performatifs, parmi lesquels on peut ranger encore diverses formes d'instrumentalisations politiques. À toutes les époques, des acteurs ont pu chercher à tirer profit du capital social, politique, symbolique acquis par les activités aéronautiques en vertu de l'imaginaire et des connotations idéologiques qui leur étaient associés. René Fonck a ainsi mobilisé ce capital au profit d'un engagement poli-

tique après la Première Guerre mondiale, devenant député, notamment grâce au prestige acquis comme aviateur dans le conflit, et ce, malgré sa jeunesse (né en 1894, il n'a que vingt-cinq ans au moment où il est élu, en 1919). Pour Antoine de Saint-Exupéry, la conversion du prestige de pilote a joué en faveur de la littérature. Ce ne sont là que deux trajectoires typiques de celles empruntées par une multitude d'acteurs de l'aviation, capitalisant une célébrité construite par les médias et portée par un imaginaire qui outrepassa de loin chaque figure individuelle.

- 12 En fin de compte, ce faisceau de caractéristiques (coïncidence technique, force de rassemblement, reproductibilité et stéréotypie) ont permis, de concert, que l'imaginaire du vol, propulsé et formaté par le journalisme moderne, ait ainsi perduré, se soit adapté à différentes époques, à de nouvelles configurations médiatiques, qu'il ait pu continuer de nourrir la rêverie des foules. Plus encore, ces caractéristiques de l'imaginaire aéronautique sont, pour partie, le produit de la presse qui les a impulsées et entretenues. La presse, en ce sens, a joué un rôle majeur, aux côtés des différents acteurs (scientifiques, amateurs, sportifs, ingénieurs, entrepreneurs, spectateurs, passagers) de la « conquête de l'air » : elle a contribué à inventer les catégories de son appréhension et les modalités de son développement. Ultimement, les caractéristiques que l'on vient d'exposer déterminent ensemble la dimension réflexive que détient tout particulièrement le vol, parmi tous les objets possibles de discours, pour les médias. Non seulement les médias ont-ils été, comme l'aviation, partie prenante des innovations techniques modernes, non seulement ont-ils compté parmi les outils du développement de l'aviation à différentes phases de son histoire (qu'on pense à la télégraphie sans fil employée à bord des dirigeables au début du ^{xx}^e siècle ou aux magazines accompagnant l'expérience des passagers des lignes commerciales), mais, de plus, cette réflexivité est prégnante au sens où le vol permet aux médias de parler de leur propre modernité. Être un artéfact produit par les techniques modernes, jouer un rôle de rassemblement, être reproductible et convoquer des stéréotypes, sont autant de caractéristiques qui s'appliquent aussi bien aux expériences et représentations du vol qu'aux supports journalistiques. Comme le vol, le journalisme moderne est le fruit des innovations techniques du ^{xix}^e siècle, le produit des rotatives électriques et des ondes hertziennes, des fils télégra-

phiques et de la révolution des moyens de transport⁹. Si le vol est fédérateur, la presse est l'orchestrateur du rassemblement autour d'un spectacle de masse. Il revient à la sérialité des productions journalistiques de reproduire les héros aviateurs de jour en jour, et à sa soif de témoignages de première main, de transformer les reporters en pilotes, les pilotes en reporters. Comme les aviateurs, les journalistes comptent parmi les grands héros de la modernité. Que les premiers aient pris plaisir à parler des seconds, à participer à leur aventure, n'est pas un hasard. Le fait relève du même mimétisme qui donne à lire la série des expériences aéronautiques et des raids tel un feuilleton : la presse a fait de l'aviation un des grands récits de la modernité parce que celui-ci lui fournissait une manne d'aventures à rebondissements et parce qu'il parlait, avant tout, le même langage qu'elle, celui d'un monde rapetissé, sillonné, connecté par les techniques qui relient les hommes. C'est là sans doute toute la séduction de l'imaginaire du vol que d'avoir pu renvoyer en miroir, aux producteurs culturels, une manière saisissante de dire la « vie moderne », le progrès technique, le rassemblement de la communauté imaginée, la fabrique sérielle des héros médiatiques, la fascination des frontières repoussées et des communications nouvelles, obsessions partagées des imaginaires médiatique¹⁰ et aéronautique.

BIBLIOGRAPHIE

BÀO BÙI XUÂN, *Naissance d'un héroïsme nouveau dans les lettres françaises de l'entre-deux-guerres, aviation et littérature*, A. Dubin, Paris, 1961.

BOUCHARENC Myriam, *L'écrivain-reporter au cœur des années trente*, Presses Universitaires du Septentrion, Villeneuve d'Ascq, 2004.

BRYON Céline, « La chevalerie, un mythe à l'ère de la communication », *Quader-ni*, n° 70, automne 2009, pp. 111-119.

CHEMAIN Roger, « De l'archange au mauvais ange, de l'héroïsme à l'hédonisme, figure mythique de l'aviateur en littéra-

ture ; ou : Icare empêtré », *Loxias* [en ligne], mis en ligne le 13 novembre 2008. URL : <http://revel.unice.fr/loxias/index.html?id=2626> [consulté le 13/11/2018].

CORBIN Alain (dir.), *L'avènement des loisirs, 1850-1960*, Champs / histoire, Aubier, Paris, 1995.

DOURNEL Jean-Pierre, « L'image de l'aviateur français en 1914-1918. Une étude du milieu des aviateurs d'après la revue "La guerre aérienne illustrée" », *Revue historique des armées*, n° 4, 1975, pp. 59-83.

FACON Patrick, « L'image des aviateurs à travers l'œuvre de Jacques Mortane », *Revue historique des armées*, n° 183, juin 1991, pp. 93-102.

GAGNON Alex, *La communauté du dehors. Imaginaire social et crimes célèbres au Québec (XIX^e-XX^e siècle)*, Socius, Presses de l'Université de Montréal, Montréal, 2016.

GERVAIS Thierry, « Un basculement du regard. Les débuts de la photographie aérienne, 1855-1914 », *Études photographiques* [en ligne], n° 9, mai 2001. URL : <https://etudesphotographiques.revues.org/916> [consulté le 13/11/2018].

GERVAIS Thierry, « L'exploit mis en page, la médiatisation de la conquête de l'air à la Belle Époque » in POIVERT Michel (dir.), *L'Événement, les images comme acteurs de l'histoire*, Hazan, Paris, 2007, pp. 60-83.

GOURDIN Patrice, « Image de l'aviateur dans les films français de l'entre-deux-guerres », *Guerres et conflits (XIX^e-XXI^e siècle). Actualité de la recherche et de l'édition en histoire* [en ligne], 2012. URL : <http://guerres-et-conflits.over-blog.com/article-l-aviation-de-l-entre-deux-guerres-98011514.html> [consulté le 13/11/2018].

HARTMANN Gérard, LELOUP-PERIER Françoise, *Affiches de l'histoire de l'aviation*, Citadelles et Mazenod, 2009.

KALIFA Dominique, *Les bas-fonds. Histoire d'un imaginaire*, L'univers historique, Seuil, Paris, 2013.

KALIFA Dominique, RÉGNIER Philippe, THÉRENTY Marie-Ève, VAILLANT Alain (dirs.), *La civilisation du journal. Histoire culturelle et littéraire de la presse française*

au XIX^e siècle, Nouveau Monde, Paris, 2011.

LENOBLE Benoît, « L'aéroplane et le ballon vus par le journal. Technique aérienne et imaginaire médiatique en France, de 1906 au début des années vingt », *Hypothèses*, Paris, vol. 1, n° 1, 2006, pp. 209-220.

LUCBERT Françoise, TISON Stéphane (dirs.), *L'imaginaire de l'aviation pionnière. Contribution à l'histoire des représentations de la conquête aérienne, 1903-1927*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2016.

MONTANDON Alain, *La plume et le ballon*, Universités / Comparaisons, Éditions Orizons, Paris, 2014.

MONTEIRO António, OUTEIRINHO Maria de Fátima, FARIA Dominique, DOMINGUES DE ALMEIDA José (dirs.), *Aviateurs-écrivains. Témoins de l'histoire*, Savoirs / Exotopies, Éditions Le Manuscrit, Paris, 2017.

MULHMANN Géraldine, *Une histoire politique du journalisme. XIX^e-XX^e siècle*, Points, Presses universitaires de France, Paris, 2004.

PERNOT François, « Le destin médiatique des chevaliers du ciel, de Georges Guynemer à Tanguy et Laverdure », *Douleurs, souffrances et peines : figures du héros populaires et médiatiques*, *L'Ull Critic*, n° 8, 2003, Lleida, Éditions de la Universitat de Lleida, pp. 181-193.

PERNOT François, « L'image de l'aviateur dans la presse française 1940-1944 : la recherche d'un modèle », *Revue historique des armées*, n° 2, 1993, pp. 85-95.

PINSON Guillaume, *L'imaginaire médiatique. Histoire et fiction du journal au XIX^e siècle*, Études romantiques et dix-

neuviémistes, Classiques Garnier, Paris, 2012.

POPOVIC Pierre, *Imaginaire social et folie littéraire. Le second Empire de Paulin Gagne*, Socius, Presses universitaires de Montréal, Montréal, 2008.

POPOVIC Pierre, *La mélancolie des Misérables. Essai de sociocritique*, Erres Essais, Le Quartanier, Montréal, 2013.

ORY Pascal, *La légende des airs : images et objets de l'aviation*, Hoëbeke, 1991.

ROBÈNE Luc, *L'homme à la conquête de l'air. Des aristocrates éclairés aux sportifs bourgeois. L'aventure aéronautique et sportive 19^e-20^e siècles*, t. II, L'Harmattan, Paris, 1998.

ROSEAU Nathalie, THÉBAUD-SORGER Marie (dirs.), *L'emprise du vol. De l'invention à la massification : histoire d'une culture moderne*, MétisPresses, Genève, 2013.

SIMARD-HOUDE Mélodie, *Le reporter et ses fictions. Poétique historique d'un imaginaire*, Mediatextes, Presses universitaires de Limoges, Limoges, 2017.

SIMARD-HOUDE Mélodie, « Voyages dans l'espace et avions électriques : l'imaginaire aéronautique comme figuration de l'écriture sous contraintes dans le roman d'anticipation en fascicules » in

STIÉNON Valérie, LETOURNEUX Matthieu (dirs.), dossier « L'anticipation dans les discours médiatiques et sociaux », CONTEXTES [en ligne], n° 21, 2018. URL : <https://journals.openedition.org/contextes/6629> [consulté le 13/11/2018].

STUDENY Christophe, *L'invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècle*, Bibliothèque des Histoires, Gallimard / nrf, Paris, 1995.

THÉBAUD-SORGER Marie, *L'aérostation au temps des Lumières*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2009.

THÉBAUD-SORGER Marie, « Le ballon au service de l'espace temps de Jules Verne », *Revue Jules Verne*, n° 25, 2007, pp. 51-57.

THÉRENTY Marie-Ève, VAILLANT Alain, 1836, *l'an I de l'ère médiatique*, Nouveau Monde, Paris 2001.

WOHL Robert, *The Spectacle of Flight : Aviation and the Western Imagination, 1920-1950*, Yale University Press, New Haven, 2007.

WOHL Robert, *A Passion for Wings : Aviation and the Western Imagination, 1908-1918*, Yale University Press, New Haven, 1994.

NOTES

1 Le vol ayant constitué de longue date un thème de représentation, de rêverie et d'invention technique, et le « ciel » occupant une place particulière dans plusieurs systèmes esthétiques, mythologiques et religieux. Les producteurs culturels de l'époque contemporaine – écrivains, journalistes notamment – se plaisent ainsi à rappeler les mythes antiques d'Icare et de Dédaïle comme illustrations de l'ancienneté du rêve du vol ; de manière générale, ce rappel procède toutefois moins d'une réflexion anthropologique que

d'un topos discursif, dans la mesure où l'intertexte mythologique met en valeur la culture classique du locuteur et relève de l'attendu rhétorique. On trouvera par ailleurs une analyse des significations spirituelles, religieuses, morales et mythologiques de « l'ascension » aux XVIII^e et XIX^e siècles dans MONTANDON Alain, *La plume et le ballon*, Universités / Comparaisons, Éditions Orizons, Paris, 2014, pp. 19-37 et 88-97.

2 Sur le reportage dans l'entre-deux-guerres, voir BOUCHARENC Myriam, *L'écrivain-reporter au cœur des années trente*, Presses Universitaires du Septentrion, Villeneuve d'Ascq, 2004 ; de même que SIMARD-HOUDE Mélodie, *Le reporter et ses fictions. Poétique historique d'un imaginaire*, Mediatextes, Presses universitaires de Limoges, Limoges, 2017.

3 Sur le journaliste d'information comme « témoin-ambassadeur » et vecteur d'un « rassemblement » des publics autour de son regard comme des objets de son discours et de ses enquêtes, voir le travail incontournable de MULHMANN Géraldine, *Une histoire politique du journalisme. XIX^e-XX^e siècle*, Points, Presses universitaires de France, Paris, 2004.

4 THÉBAUD-SORGER Marie, *L'aérostation au temps des Lumières*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2009, pp. 233-259.

5 CORBIN Alain, « Du loisir cultivé à la classe de loisir » in CORBIN Alain (dir.), *L'avènement des loisirs, 1850-1960*, Champs / histoire, Aubier, Paris, 1995, p. 103.

6 L'impression de ce bouleversement sensible et les notations reliées au ressenti corporel émergent dans les témoignages d'aéronautes dès l'Ancien Régime, comme le signale MONTANDON Alain, *La plume et le ballon*, op. cit., pp. 10-14 et 129-136.

7 *Ibid.*, p. 237.

8 Ces questions sont abordées dans SIMARD-HOUDE Mélodie, *Le reporter et ses fictions. Poétique historique d'un imaginaire*, op. cit.

9 STUDENY Christophe, *L'invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècle*, Bibliothèque des Histoires, Gallimard / nrf, Paris, 1995.

10 Sur la notion d'imaginaire médiatique – soit l'ensemble des représentations qu'une société entretient des médias, autrement dit le discours réflexif tenu par et sur les médias, qui traduit les sensibilités des contemporains à la culture médiatique – on consultera PINSON Guillaume, *L'imaginaire médiatique. Histoire et fiction du journal au XIX^e siècle*, Études romantiques et dix-neuviémistes, Classiques Garnier, Paris, 2012.

AUTEUR

Mélodie Simard-Houde

Chercheure associée au RIRRA-21, Université Paul-Valéry Montpellier

3melodie.houde@gmail.com