

Nacelles

ISSN : 2552-6987

5 | 2018

La presse et la conquête de l'air. Histoires, imaginaires, poétiques

Colloque « Fait aérien, arme aérienne et culture » organisé conjointement par le CERPA et l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne, le 27 septembre 2018

Zacharie Boubli

🔗 <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/636>

Référence électronique

Zacharie Boubli, « Colloque « Fait aérien, arme aérienne et culture » organisé conjointement par le CERPA et l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne, le 27 septembre 2018 », *Nacelles* [En ligne], 5 | 2018, mis en ligne le 01 décembre 2018, consulté le 21 mai 2023. URL : <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/636>

Colloque « Fait aérien, arme aérienne et culture » organisé conjointement par le CERPA et l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne, le 27 septembre 2018

Zacharie Boubli

PLAN

1. Le fait aérien dans la littérature : un phénomène total ?
2. Technique, facteur humain et science-fiction : un équilibre impossible ?
3. Le fait aérien sur écran, entre caricature et angélisme
4. Les représentations du pilote de chasse : la persistance d'un idéal chevaleresque ?

TEXTE

- 1 À l'occasion de la signature d'une convention de partenariat entre le CERPA et l'Université Paris I s'est tenu le 27 septembre 2018 un colloque en Sorbonne sur le thème « Fait aérien, arme aérienne et culture ». D'un genre particulier, ce colloque témoigne d'un important travail de rapprochement entre les mondes universitaire et militaire pour apporter de nouvelles perspectives à la recherche entourant l'aéronautique, alors que celle-ci entre dans son deuxième siècle d'existence. Le colloque part d'un constat fait par Charlier (scénariste de *Tanguy et Laverdure*) que sa bande dessinée avait plus fait pour le recrutement de l'armée de l'air que toutes les campagnes de communication. C'est cette conscience du pouvoir des représentations qui a présidé à l'organisation de ce colloque, occasion de rencontre entre chercheurs novices, confirmés et émérites mais aussi entre civils et militaires.

1. Le fait aérien dans la littérature : un phénomène total ?

- 2 Robert McCready a ouvert les contributions sur « l'avion comme dispositif dans la littérature du xx^e siècle ». Reprenant la définition de

Stéphane Lojkin, selon lequel « le dispositif d'une scène de roman est constitué par sa dimension géométrique et sa dimension symbolique », l'auteur explore les représentations investissant l'avion dans la littérature. Après des débuts marqués par l'espoir du dépassement de la condition humaine et de l'élévation spirituelle, que l'on retrouve par exemple chez H. G. Wells ou dans le recueil posthume du *Cantique de l'aile* d'Edmond Rostand, McCready situe dans les années 1930 le véritable tournant dans le traitement littéraire de l'avion avec les écrits sur la guerre d'Espagne dans lesquels l'avion se fait outil, parfois de mort. Plutôt que des prophètes d'une ère nouvelle, les aviateurs-écrivains sont plutôt des initiés dont le véritable voyage est intérieur. C'est également à cette époque que s'étoffe le motif du parallélisme et des stades d'évolution entre différents moyens de transport, par exemple avec la comparaison avion/locomotive/cheval dans *Pour qui sonne le glas*. Dans le roman *Jonathan Livingstone Seagull* de Richard Bach, c'est à l'inverse un goéland qui se voit décrit au moyen d'un vocabulaire aéronautique. Les évolutions de la guerre aérienne amènent Joseph Kessel ou Karen Blixen à faire de l'avion un décor tragique clos et ballotté dans tous les sens du terme. C'est enfin l'évolution des appareils eux-mêmes qui préexiste aux représentations dont ils sont investis, comme le montre la métaphore du masque à oxygène comme cordon ombilical dans *Pilote de guerre* ou l'expression de « womblike » (« pareil à un utérus ») dans *The High and the Mighty*.

- 3 Emmanuel Nal, avec sa contribution « philosophie de l'arme aérienne », s'est intéressé aux représentations et craintes autour de « ce qui vient d'en haut ». La question renvoie aux débats antiques sur la nature du ciel et de l'air : est-il en haut ou partout ? Quelle en est la source ? L'école milésienne (Thalès et Anaximandre) voit dans l'air infini le « maître-élément » dont dérive notamment le souffle. De même, la cosmogonie traditionnelle de la Chine distingue cinq éléments qui sont tous une modalité de l'air. L'idée de puissance(s) aérienne(s) semble donc être un invariant anthropologique lié à l'idée de verticalité et à l'éphémérité de la présence humaine dans l'air : dans le christianisme, « le ciel se gagne », tandis qu'Antoine de Saint-Exupéry considère la terre ferme comme « déifuge ». De façon très pertinente, l'auteur convoque ainsi le ton solennel et incantatoire des tracts américains exhortant les Japonais à cesser le combat sous la menace de la bombe atomique.

- 4 La contribution de Florent Montclair consacrée à « Jules Verne et la maîtrise de l'air » revient sur l'importance de l'aéronautique dans l'œuvre littéraire de l'écrivain. La navigation en général est en effet un thème privilégié de Jules Verne, sur les mers avec *Un drame au Mexique* (1851) ou *20 000 lieues sous les mers* (1871), mais aussi dans les airs. *Un drame dans les airs* (1851), *Cinq semaines en ballon* (1863), *De la Terre à la Lune* (1867) ou *Le Maître du monde* (1904) mettent en scène des engins volants. La fascination de Jules Verne pour les machines ne lui est pas propre, étant aussi présente chez Zola. En écho au constat de Bergson dans *L'Évolution créatrice*, pour lequel l'Homme est entré dans l'âge de la vapeur, Verne est particulièrement fasciné par l'électricité, qu'il voit comme l'étape suivante vers la conquête future d'une existence surhumaine. Or c'est bien de conquête qu'il s'agit, puisque la plupart des engins volants de Jules Verne sont armés. Si Verne n'a guère de sympathie pour les guerriers et les prétoriens, il reste un admirateur du rôle civilisateur prêté à l'institution militaire : ses engins armés servent plus souvent à l'exploration, au secours et au ravitaillement. À ce sujet, la scène de bataille observée par les héros de *Cinq semaines en ballon* est l'occasion, d'une part de prendre mesure de l'absurdité violente de la guerre, et d'autre part, à travers un débat entre les protagonistes sur une éventuelle ingérence dans les combats, de montrer que l'ascension dans les airs correspond à une élévation morale.

2. Technique, facteur humain et science-fiction : un équilibre impossible ?

- 5 La première contribution de cette deuxième table ronde aborde « l'influence de la futurologie française sur l'élaboration de la doctrine aérienne entre 1879 et 1913 ». Pierre Dugué définit la futurologie comme inscrite dans un horizon temporel de 50 à 100 ans, et réunissant effort créatif et but stratégique. En définitive, il est délicat de prouver un lien direct entre ces œuvres de fiction et les balbutiements de l'arme aérienne française, mais la futurologie est de nos jours prise au sérieux par les armées. C'est ainsi que les écrits et dessins fictionnels du journaliste Albert Robida (1848-1926) imaginent des

situations précises d'emploi de forces aériennes. *Saturnin Farandoul* (1879) met en scène un bombardement stratégique, *La Guerre du vingtième siècle* (1887) montre des troupes aérotransportées et *La Vie électrique* (1890) des flottes aériennes. Une proximité plus immédiate d'un auteur de fiction avec les cercles militaires se retrouve chez Emile Driant (*alias Danrit*) qui instrumentalise son ouvrage *La Guerre en ballon* (1891) pour réclamer une politique d'armement aérien contre l'Allemagne ou imagine des obus à gaz lâchés par avion dans *L'Invasion noire* (1894). Driant et Robida partagent en outre une obsession prophétique pour les armes chimiques et la guerre qui vient. Au contraire, Pierre Giffard (grand journaliste sportif dreyfusard et auteur en 1908 de *La Guerre infernale* avec Albert Robida) s'oppose au développement des armes aériennes pour des raisons éthiques. En définitive, il est délicat de prouver un lien direct entre ces œuvres de fiction et les balbutiements de l'arme aérienne française, mais la futurologie est de nos jours prise au sérieux par les armées.

- 6 « Les représentations fictionnelles de la guerre aériennes » sont étudiées plus en détail par Tony Morin, qui note que la naissance de l'aviation coïncide avec celle du cinéma. De 1920 à 1975, les cinéastes américains disposent en effet du soutien de l'*Army and Air Force Motion Picture Service*. Les productions américaines *Wings* (1927), *Hell's Angels* (1930) et *Dawn Patrol* (1930 et *remake* en 1938) définissent les canons cinématographiques du pilote de chasse, au moment de l'affirmation de l'autonomie des armées de l'air. Ces codes cinématographiques évoluent avec *The McConnell Story* (1955) et *The Blue Max* (1966), avant que les batailles aériennes fantaisistes ne deviennent un ressort de grand spectacle (*Independance Day*, 2000) cherchant à capitaliser sur le succès inattendu de *Top Gun* (1986) voire à réutiliser plan par plan les scènes des premiers films de guerre aérienne (*Star Wars*, 1977). Sur le plan qualitatif, la guerre aérienne à l'écran semble surtout une affaire de chasseurs et d'As alors que le bombardement est souvent occulté (sauf s'il est nucléaire, auquel cas il représente une épée de Damoclès, comme dans *Docteur Folamour* (1964)). C'est ainsi l'intériorité du pilote qui est explorée et mise en parallèle avec ses péripéties de vol. De façon intéressante, des productions récentes comme *Dunkirk* (2017) prennent au contraire le parti d'une mise en scène anti-spectaculaire bien plus convaincante, mais la technique de vol reste souvent au second plan.

- 7 Une œuvre de tout autre nature est étudiée ensuite par Marie-Noëlle Hôpital, *Pilote de guerre* d'Antoine de Saint-Exupéry. Dans cet ouvrage rédigé en pleine débâcle, l'aviateur-écrivain oppose la laideur de la guerre terrestre à la beauté du ciel, offrant des pages philosophiques d'un rare lyrisme. Les nuages lui sont une « banquise », sous laquelle « tout est noir », comme les colonnes de réfugiés décrites comme un « sirop gluant qui n'en finit pas de tomber ». Déplorant le retard technologique des Français, il trouve un réconfort dans l'esprit de corps de l'équipage qui devient une petite patrie. La mort, de soi ou des autres, n'est cependant jamais bien loin et trouble la paix des hauteurs.

- 8 Après le cinéma, c'est la bande dessinée qu'aborde Marc-Emmanuel Privat avec « l'arme aérienne et Edgar P. Jacobs ». L'inventeur de Blake et Mortimer centre en effet la première aventure de ses célèbres personnages sur *l'Espadon*, un avion triphibie (eau, air, sol) à propulsion atomique doté d'un pouvoir quasi-magique. *Le Secret de l'Espadon* (3 tomes, 1946-1949) témoigne d'un grand intérêt pour les innovations aériennes, avec notamment le *Golden rocket* inspiré du B-17, l'*Aile rouge* du colonel Olrik ou la flotte de bombardiers stratosphériques de Basam Damdu. *L'Énigme de l'Atlantide* (1955) met en scène des engins plus futuristes, avec des objets volants ovoïdes utilisés dans les immenses cavernes de l'Atlantide. La rondeur des engins volants reflète l'harmonie régnant chez des Atlantes libérés des pesanteurs terrestres. L'optimisme de Jacobs pour l'aérien se clôt après *SOS Météores* (1959), dans lequel des chasseurs ressemblant au Durandal tiennent en échec une attaque-surprise venue de l'est. S'ouvre ensuite une période de regard bien plus pessimiste, *Le Piège diabolique* (1961) montrant la destruction de la France par des bombardiers nucléaires au ^{xxi}^e siècle avant les terrifiants robots tueurs volants du ^{li}^e siècle. Enfin dans *Les Trois Formules du professeur Satô* (1972) se trouvent plusieurs robots volants ambigus comme le Ryu télécommandé ou le robot-samouraï. Jacobs semble ainsi voir les engins volants comme un signe de l'élévation morale de l'Europe, mais y voit aussi les possibles instruments de la fin de l'Homme.

3. Le fait aérien sur écran, entre caricature et angélisme

- 9 La contribution d'Aurélien Poilbout, « la conquête de l'air, aboutissement d'une culture scientifique et technologique moderne », témoigne d'un intérêt récemment apparu pour la construction socio-historique du système aéronautique, au-delà de l'histoire technique de l'aviation. La science est en effet détachée des croyances mais pas des économies morales. À l'époque moderne, les pratiques savantes de sociabilité aboutissent à un régime de validité de la preuve qui mêle la démonstration publique et le fonctionnement en réseau de la communauté scientifique. Les premiers projets aériens s'inscrivent en grande partie dans le mythe du génie solitaire avec les projets de Taccola ou Da Vinci, mais les premières réalisations sont placées sous le signe de la rivalité entre tenants du gonflage à l'hydrogène et partisans de l'air chaud pour les premières ascensions en ballon. La naissance de l'aviation est ainsi le fait d'individus inscrits dans une matrice fonctionnelle avec des rôles spécifiques, les prophètes (Ader, Douhet...), les popularisateurs (Nollet, Pilâtre de Roziers, Mortane...), les constructeurs (Blériot, les frères Wright..) et les héros (Santos-Dumont, Védrières...).
- 10 Suit « l'arme aérienne dans les séries télévisées » de Loris Paoletti, qui a considéré d'une part les rares séries centrées sur l'arme aérienne (*Les Têtes brûlées* ; *Les Chevaliers du ciel* ; *Sarah Hakash*...) et des séries plus récentes et populaires où un élément aéronautique est important narrativement, notamment *Homeland* (drones) et *Game of Thrones* (dragons). Il est juste de parler dans une certaine mesure de « cinéma de sécurité nationale » : *Les Chevaliers du ciel* (1967-1970) et *Les Têtes brûlées* (1976-1978) reviennent aux héros de la Seconde Guerre mondiale pour conjurer un sentiment de déclin et mettre en avant la roublardise de héros pré-reaganiens. Le *reboot* de TF1 des *Chevaliers du ciel* (1988) complexifie les personnages, qui ne se prennent pas au sérieux dans une guerre sérieuse. Plus proche de nous, *Homeland* porte la marque du 11 septembre, opposant le pilote héroïque au drone clinique et moralement ambigu.
- 11 Louise Matz se penche quant à elle sur « le fait nucléaire au cinéma », ayant analysé un corpus de plus de quarante longs-métrages. Ils té-

moignent d'une obsession visuelle pour le champignon atomique, souvent montré en ouverture pour représenter l'entrée dans une nouvelle ère ou à la fin du film pour signifier la fin du monde. Il permet de manier l'idée des immenses conséquences des défauts et erreurs de l'Homme, avec par exemple les distributions gouvernementales de cyanure aux survivants dans *Le Dernier Rivage* (1959). Si les films des années 1950 et 1960 mettent en scène la terreur nucléaire, certaines productions empruntent le détour du fantastique (*Docteur Folamour*, *Godzilla...*) avant que la Détente ne fasse passer ce thème de mode. Il resurgit après 1979, comme dans *Terminator* ou *Le Dernier Testament*. En parallèle, quelques productions isolées présentent le nucléaire comme mal nécessaire face à des menaces encore pire, souvent spatiales (*La Mort vient de l'espace*, *Armageddon*, *Indépendance Day...*). La responsabilité de la frappe peut être déchargée de l'Homme et mise sur le compte d'intelligences artificielles (*Colossus*) ou relevant du Mal (comme des nazis dans *La Somme de toutes les peurs*).

- 12 Poursuivant l'étude des représentations à l'écran, René-Eric Dagorn s'est intéressé aux « frappes de drones dans les séries télévisées ». Il note que la série met en scène une violence dont le ressort est individuel et n'amène pas à interroger les structures sociales, une représentation si prégnante qu'elle est intériorisée en masse. À partir de l'étude de *Homeland*, *24 heures chrono* et *Rubicon*, M. Dagorn pose même la question de l'effacement du politique devant le drone. Dans *24 heures*, cet effacement est particulièrement flagrant avec la justification morale de la torture par la preuve technologique apportée par le drone, qui devient l'outil de la détection et de la destruction des racines du mal.

4. Les représentations du pilote de chasse : la persistance d'un idéal chevaleresque ?

- 13 François Pernot ouvre cette dernière table ronde avec « le retour des chevaliers du ciel dans l'imaginaire de la Guerre Froide ». Après la génération des faiseurs de héros de la Grande Guerre comme Jacques Mortane ou Henry Bordeaux, celle de Jules Roy ou Richard Hillary

prend la relève après la Seconde Guerre mondiale. Le « temps des As », héros individuel et solitaire laisse la place à un héroïsme collectif, attaché à une escadrille ou à un appareil. Les chevaliers du ciel sont désormais anonymes, à l'instar des pilotes civils. Les personnages de chevaliers du ciel connus du grand public sont fictifs, à commencer par le pilote Biggles créé par W. E. Johns, ancien de la RAF et fondateur de *Popular Flying*. Les héros fictifs sont d'abord des personnages de récits illustrés avant que les supports ne se diversifient, incluant peu à peu la bande dessinée, le cinéma et la télévision. Le héros se caractérise par sa loyauté et son honnêteté. En France, le plus connu est Buck Danny du journal *Spirou* avec ses camarades Tuckson (faire-valoir comique) et le « petit frère » Tumbler. Si ces personnages n'évoluent pas beaucoup, ils bénéficient d'une surprenante longévité, prenant part aussi bien à la Guerre du Pacifique qu'à l'opération *Enduring Freedom* grâce à la succession des continuateurs. Les concurrents de *Tintin* tentent de répliquer avec les aventures plus fantastiques de *Dan Cooper* mais le lectorat ne suit pas. Le journal *Pilote* a plus de succès avec *Les Aventures de Tanguy et Laverdure*. Ces héros ont plusieurs fonctions : transmettre des valeurs militaires vues comme intemporelles ; vulgariser la géopolitique ; entretenir la technophilie par l'entremise des doubles pages centrales. Les bouleversements du monde sont ainsi conjurés par des héros qui maîtrisent le Nouveau avec les valeurs de l'Ancien.

- 14 C'est ensuite la parole des aviateurs réels qui est interrogée par François Cochet dans « le discours du pilote de guerre », à partir de l'étude croisée des écrits sur le vol d'Antoine de Saint-Exupéry, Adolf Galland (pilote de la légion Condor puis de la Wehrmacht) et Pierre Clostermann (pilote de chasse de la France Libre). La prose de Saint-Exupéry est la plus distinguée, décrivant la DCA comme « diadème monumental aux fleurons noirs » ou notant que « chacun s'efforce de faire que la guerre ressemble à la guerre » dans *Pilote de guerre* qui a des allures d'*Étrange défaite* vue du ciel. Galland publie *Les Premiers et les Derniers* en Argentine en 1953, notamment pour justifier des épisodes comme Guernica ou faire l'éloge de la tentative aérienne de Rudolf Hess. Clostermann, auteur en 1948 du *Grand Cirque* au succès immense, se veut très technique et dissimule mal l'importance de son égo. Tous partagent une culture aviatrice issue de leurs passés civils, et aucun ne se fait d'illusion sur la nature de la guerre.

- 15 Enfin, Damien Accoulon revient plus loin encore dans le passé avec « L'As, figure iconique de la culture de l'entre-deux-guerres ». Le temps de paix marque l'entrée dans une mémoire héroïque soigneusement entretenue par les pilotes. Devenus pour certains de véritables vedettes pendant la guerre, ils produisent des récits qui prolongent ou revisitent ceux faits en temps de guerre, avec à la fois une nette atténuation de la haine de l'ennemi et la mythification d'une expérience combattante. Les As, polarisant sur leur personne le prestige de l'aviation, s'affirment ainsi comme des figures populaires conjurant le traumatisme de la guerre à travers des monuments aux morts, des cartes à collectionner, des rues rebaptisées... et sont offerts en modèle à la jeunesse. Parallèlement, ils participent à l'autonomisation croissante des armées de l'air. Leur statut social les rapproche en effet des groupes d'intérêt, et la vision fantasmée de la guerre qu'ils charrient est mise au service de la remilitarisation culturelle.

AUTEUR

Zacharie Boubli

Professeur agrégé SIRICE (Sorbonne Identités, Relations internationales et Civilisations de l'Europe UMR8138) Université Panthéon - Sorbonne Paris

1zacharie.boubli@sciencespo.fr