

**CENTRE D'ÉTUDES EN SCIENCES SOCIALES
DE LA DÉFENSE**

TROP PRES TROP LOIN :

***LES MUTATIONS DE LA PERCEPTION
DU COMBAT PAR LES EQUIPAGES
D'AVIONS DE CHASSE***

UNE PERSPECTIVE SOCIO-ANTHROPOLOGIQUE

**Gérard DUBEY
Caroline MORICOT**

2008

*Ce document constitue le rapport final de l'étude commanditée au CRIIS par le C2SD.
CCEP 135/SOC/2006 MARCHÉ DEF/C2SD/2006-91*

Gérard DUBEY et Caroline MORICOT

Remerciements

Nous tenons ici à remercier le LCL Urban pour son soutien permanent pendant toute la durée de cette recherche et les facilités d'accès au terrain qu'il nous a offertes, en particulier lors de notre déplacement au Tchad en janvier dernier.

Agnès Beylot et Françoise de Ruffray nous ont ouvert les archives sonores du SHAA et guidé dans l'immensité de ces données que nous n'avons pas pu, faute de temps, explorer autant que nous l'aurions souhaité, nous les remercions pour cette aide précieuse.

Nous remercions enfin tous les pilotes de chasse et navigateurs qui ont bien voulu nous rencontrer, nous parler et nous accorder un peu de leur confiance. C'est à eux que nous dédions ce travail.

Gérard DUBEY et Caroline MORICOT

Table des matières

Introduction	7
Première partie : Données anthropologiques de l'éthique du combat	13
1.1. Dominer la peur : le rôle du collectif dans la construction de la confiance.....	14
1.1.1. La menace, le risque, la peur.....	14
1.1.2. Dominer la peur.....	16
1.2. Protéger : l'essence de l'expérience sociale en temps de guerre	20
1.3. Être reconnu, se distinguer, se dépasser : l'excitation du combat.....	21
Deuxième partie : S'entraîner, combattre : envisager la guerre du point de vue de ceux qui la font.....	25
2.1. La notion de combat, entre défense aérienne et bombardement.....	25
2.1.1. Une définition élargie du combat aérien	26
2.1.2. Combattre n'est pas seulement tirer	29
2.1.3. Mais tirer est un acte déterminant.....	30
2.1.4. La réciprocité du combat.....	32
2.2. Diversité des théâtres d'opération et représentations du combat	33
2.3. La vie en détachement opérationnel : un huis clos à géométrie variable	34
2.4. Devenir combattant : une construction pas à pas	39
2.4.1. Le désir du combat.....	39
2.4.1.1. Un basculement dans une autre temporalité.....	40
2.4.2. De l'entraînement à la mission opérationnelle : la construction de la confiance	41
2.4.3. L'aguerrissement, une progression graduelle.....	43
2.4.3.1. Le corps et l'incorporation des gestes : agir automatiquement.....	49
2.4.4. La permanence opérationnelle.....	51
2.4.5. Le collectif comme régulateur	53
2.4.5.1. Un espace pour une certaine parole	54
2.4.5.2. La dimension coercitive du groupe	55
2.4.6. La figure de l'ennemi.....	56
2.4.7. De la mission opérationnelle à l'entraînement : le retour à l'escadron	61
2.4.8. Les freins, les fragilités.....	63
2.4.8.1. La famille, une relation très gérée.....	64
2.4.8.2. Les relèves.....	69
2.4.8.3. Les états d'âme : qu'est ce qu'une bonne guerre ?	71
2.5. Trouver la « bonne » distance.....	74
Troisième partie : Frontières et limites : les mutations de la perception du combat.....	79

3.1. Les frontières brouillées : l'oubli de la guerre et la banalisation	80
3.1.1. L'oubli de la guerre. Un effet de la sécurité ?	80
3.1.2. Le combat est-il un jeu vidéo ? La question du réel et du virtuel	84
3.1.3. Digression sur le proche et le lointain : le télescope des mondes.....	91
3.2. Lorsque le ciel se rapproche du sol : le retour de la guerre.....	94
3.2. Lorsque le ciel se rapproche du sol : le retour de la guerre.....	94
3.2.1. Les limites de la guerre à distance : la rupture Afghane.....	94
3.2.2. Plus près, plus vite.....	95
3.2.3. Les visages de la guerre : proximité et promiscuité	99
3.3. Toucher les limites, rétablir les frontières : les mutations de l'éthique du combat	101
3.3.1. Autre individu, autre collectif : les mutations de la sensibilité au combat.....	103
3.3.1.1. Se distinguer, protéger : un équilibre menacé ?	103
3.3.1.2. Une dérive individualiste ?.....	105
3.3.2. Toucher les limites, rétablir les frontières	108
3.3.2.1. Sortir du cadre, l'oubli de la règle : la question du passage aux limites.....	108
3.3.2.2. S'affranchir du système, redonner un sens aux règles : les sens du détachement	110
3.3.2.3. Les sens du détachement, ou comment la guerre devient crédible	114
3.3.2.4. Courage et engagement	117
3.4. Faire la guerre en temps de paix : la question de la justification	122
3.4.1. La difficulté à partager l'expérience de la guerre.....	122
3.4.2. La justification à l'épreuve des récents théâtres d'opération	124
Conclusions.....	131
Bibliographie	135
Annexe : L'avion dans la guerre (par Alain GRAS).....	139

Introduction

Mise en perspective problématique

Objet de la recherche

Rappelons brièvement l'objet de cette recherche et les enjeux qu'elle soulève. Le cadre problématique s'articule autour de l'objet central, la perception du combat, qui sera travaillée à partir de deux questionnements principaux, celui des évolutions technologiques et organisationnelles d'une part, et celui du rôle du collectif dans la perception du combat et de l'action, d'autre part.

« Faire la guerre, combattre, tirer, tuer, bombarder, descendre, se faire descendre, mourir, la peur, le courage, se faire capturer, être torturé, le danger, l'ennemi, la crainte du tir fratricide, les dommages collatéraux, le tir chirurgical, la supériorité aérienne, les règles d'engagement, la menace, la panne » ... constituent autant de mots qui désignent une réalité du combat auquel les membres de certains escadrons de chasse sont confrontés au cours de leur carrière. Reste que la perception que les acteurs de première ligne ont du combat est encore largement méconnue. Cette connaissance est surtout fragmentaire, partielle et trop souvent décontextualisée. L'un des objectifs de cette recherche consiste à replacer la perception du combat dans l'environnement qui est le sien, c'est-à-dire au sein des dynamiques qui la traversent et la structurent. Quel rôle, joue, par exemple, le collectif (en l'occurrence l'escadron de chasse) dans la gestion de la peur, la construction de la confiance nécessaire à l'action sous la menace ? En quoi les évolutions technologiques et organisationnelles les plus récentes modifient-elles le rapport au risque, la perception du danger, les pratiques sociales qui permettent d'en juguler certains effets, la représentation du réel autour de laquelle se structure l'action ? Au-delà d'un simple recueil statique des perceptions que se font les uns et les autres du combat, il s'agit donc de comprendre quelques-uns des processus qui structurent de manière implicite ces perceptions, les tendances qui se dégagent des évolutions constatées.

Distance et proximité : les mutations de la perception du combat

À chaque théâtre d'opération son type de mission et l'obligation de négocier certaines règles et certaines limites appliquées au précédent conflit. L'arme aérienne, plus qu'aucune autre, doit s'adapter à un grand nombre de variables et de contraintes (politique internationale, contraintes intérieures pour la délimitation du domaine d'entraînement, récemment contraintes environnementales et réglementaires, économiques, enfin si l'on considère la progression des coûts d'un avion de chasse). La technologie embarquée, l'intégration au réseau d'information et de communication global est la réponse la plus souvent avancée pour faire face à ces contraintes. Moins d'avions, moins de pilotes, mais des avions et des équipages polyvalents et multitâches. Nous avons suffisamment traité de cet aspect dans une étude antérieure pour qu'il ne soit pas nécessaire de s'y attarder. Un point toutefois mérite d'être souligné dans le cadre de cette mise en perspective historique. Si la technologie évolue rapidement, c'est toujours sur le socle du collectif, en l'occurrence l'escadron, que se joue dans une large mesure l'adaptabilité de l'arme aérienne. On le sait, les projets technologiques sont lourds et coûteux, les développements industriels qui peuvent s'étendre sur des années tablent sur des scénarios probables des conflits à venir qui ne sont que des projections. La réalité quant à elle est toujours semée d'imprévus, d'évènements au sens propre qui inclinent brutalement le cours de l'histoire. Le caractère asymétrique des conflits les plus récents a par exemple mis en évidence l'utilité de certains modes de pilotage que la technologie et le concept de tir à très grande distance rendaient hier obsolètes. La mémoire des hommes inscrite dans le processus d'apprentissage et de formation a permis l'adaptation immédiate à des conditions inédites, encore impensables la veille.

Les évolutions de la perception du combat, puisque tel est l'objet de la présente étude, s'inscrivent elles aussi dans ce contexte mouvant. Elles font intervenir un autre élément, le corps, les sens. Nous savons depuis M. Mauss, N. Elias ou C. Geertz que nos manières de sentir, de voir, de regarder, de nous mouvoir ou encore d'exprimer nos émotions sont objets de culture, façonnées par un sens, des idées, des pensées, que les sens sont toujours solidaires du sens. Les évolutions technologiques les plus récentes, celles du numérique, des réseaux d'information haut débit, de l'écran agissent sur nos manières de regarder et de percevoir, ne serait-ce qu'en renforçant le rôle du visuel là où d'autres cultures et d'autres époques s'attachaient à maintenir un certain équilibre entre nos différents canaux sensoriels (le toucher, l'audition, l'olfaction). Ainsi perception de la réalité du combat, du théâtre d'opération, est-elle profondément marquée par la prévalence de ce sens du lointain qu'est la vue. Cette mutation du regard ne date toutefois pas d'hier. Pour ce qui concerne l'arme aérienne elle est même

constitutive. Si le toucher (dans lequel se range aussi le contact visuel) est le sens dominant dans l'infanterie, la distance, la vue au loin caractérise l'aviation. Métaphoriquement on peut même parler dans ce dernier cas d'une quasi-absence de corps, ce dernier étant absorbé par la vision instrumentée ou collimatée et la grande distance qui sépare aussi bien adversaires qu'amis.¹ C'est un peu ce mystère que nous chercherons à éclaircir tout au long de ces pages. Avant même de comprendre comment les combattants de l'air perçoivent le combat, il nous faudra d'abord comprendre comment ces derniers se représentent les hommes qu'ils combattent, les ennemis, le danger et la mort, par quels truchements ils leurs donnent consistance et forme. La question de la figuration de l'ennemi et de la mort est loin d'être secondaire car comme le souligne le philosophe F. Gros, ce n'est que dans le cadre d'une exposition réciproque, même minimale, au danger de mort que la guerre devient un fait culturel, qui relève de l'histoire sociale des hommes. En deçà de ce cadre, c'est la violence incontrôlée et diffuse qui se déploie sans limite. Les médiations sociales, comme la mémoire du collectif et les ressources mobilisées pour l'entraînement, appellent donc une attention particulière. C'est par leur truchement que le combat devient une réalité sociale qui fonde un rapport d'identité à soi et aux autres, trouve sa place à l'intérieur d'un monde aux frontières bien établies, aux contours bien distincts.

Au terme de notre exploration des étapes, des manières de faire et de sentir qui permettent à l'acte de guerre ou à la mission opérationnelle de devenir une expérience à part autour de laquelle s'agrège un collectif, nous nous interrogerons sur les tensions induites à l'intérieur de ce cadre par la banalisation. Par banalisation, il faudra entendre, au-delà d'un certain conformisme engendré par l'intégration systémique (standardisation des procédures, automatisation, approche gestionnaire), la manifestation d'un rapport asymétrique au danger, d'un environnement « aseptisé » ou sécurisé, d'un monde auquel les possibilités apparemment illimitées de la technologie finissent par émousser les contours et jusqu'au sentiment de réalité. Nous toucherons du doigt quelques-unes des mutations en cours avec toute la prudence requise dans ce genre d'exercice.

Derrière la question que posent les pilotes de chasse de savoir « comment rester dans la boucle », demeurer maître de la situation tout en déléguant de plus en

¹ Dans le documentaire *The war*, qui présente de très nombreux témoignages de combattants de la seconde guerre mondiale, un pilote de l'US Air Force interrogé lors des premières missions meurtrières au dessus de l'Allemagne nazie fait cette remarque profonde : « Ce qu'il y a de particulier dans cette façon de se battre, c'est qu'il n'y a pas de corps. Vous quittez un ami le matin et ne le reverrez plus jamais, son corps s'est perdu dans les airs ». *The war*, K. Burns, L. Novick, USA, 2007.

plus de compétences aux automatismes, et à l'image, le pouvoir de représenter la totalité du réel, se joue aussi quelque chose d'essentiel qui touche à la définition même du sujet. Ainsi la plupart d'entre eux admettent qu'il n'y a plus besoin de bons pilotes, mais de bons ou de mauvais gestionnaires, et que le Rafale est sans doute le dernier avion à être piloté par des humains². Une autre vérité se découvre peu à peu.  tre gestionnaire de systèmes, c'est déjà ne plus être combattant, ni même sujet. C'est renoncer au courage d'une rencontre avec l'autre dans l'expérience de l'affrontement avec la mort, et davantage encore à cette idée au fondement de toute relation éthique, que la vie, la conservation de sa propre vie n'est peut-être pas tout. C'est surtout, perdre le sens que confère le souci de protection mutuelle au sein du collectif (en l'occurrence l'escadron). Car le courage, la condition même du courage, se joue ici, dans le souci de protéger l'autre, le copilote, le navigateur ou le coéquipier. En court-circuitant le collectif, les avions de nouvelle génération ne menacent-ils pas de supprimer cela même qui faisait lien, assurait l'individu dans le sentiment qu'il a d'exister, « le souci de l'autre, l'urgence de le protéger ? L'obsession du souci de l'autre en tant qu'il se révèle plus pressant que l'urgence à préserver sa vie ».³

La réalité fournie sur l'écran est ainsi soupçonnée d'induire un nouveau rapport au réel ou plutôt de rendre ce rapport de plus en plus problématique. L'avertissement d'un tel risque est parfois signalé par la référence au jeu électronique et à l'univers de la science-fiction. Ce qui se dévoile ici, c'est un tout autre rapport d'exposition à la mort et à la violence. « La mort n'est plus cette hésitation qui tremble entre deux ennemis et les dresse à la verticale de leur courage –comme le dit si bien F. Gros-, elle n'est plus cette menace qu'ils partagent et qui les réunit dans une communauté dure de violence. (...) La technicisation de la guerre a eu cette conséquence formidable : on peut provoquer la mort de centaines de milliers d'ennemis depuis un fauteuil, face à un écran d'ordinateur »⁴. Les gestionnaires de systèmes, rivés à leurs écrans de contrôle, se substitueraient ainsi au combattant, modifiant de manière radicale le rapport à la mort et à l'ennemi, affectant jusqu'au principe même d'une commune humanité.

Serions-nous déjà passés, presque imperceptiblement, du côté du virtuel, la copie a-t-elle définitivement détrôné le modèle et pris sa place, la carte recouvre-t-elle désormais le territoire, thèse bien connue de Jean Baudrillard ?

² « Avec l'automatisation, les écarts entre un bon et un pilote moyen tendent à s'atténuer. Il n'y plus de 'branleur de manche' comme sur Mirage III. On arrivera d'ailleurs peut-être à brider comme en Formule 1, les automatismes car  a détruisait le spectacle... Enfin le fait est qu'il n'y a plus de bons pilotes. Il y a des gestionnaires de drones. »

³ Gros F., *Etat de violence*, Paris, Gallimard, 2006, p.49.

⁴ Gros, op.cit. p.222-223.

Les choses ne sont peut-être pas aussi simples ni aussi univoques que ce que laissent lire des concepts parfois trop massifs. Dès que l'on s'approche de la réalité concrète des hommes, de leur vécu, des expériences qu'ils ont pu faire, de la mémoire qu'ils en gardent, des lieux et des situations singulières auxquelles ces expériences sont attachées, le paysage se complique très vite de significations multiples, se teinte d'émotions, de difficultés à dire et du besoin irrépressible de dire. La distance physique n'entraîne pas mécaniquement, comme nous le verrons, la perte d'empathie, la disparition de tout sentiment de responsabilité envers autrui. L'écran se dresse autant entre le combattant et sa propre expérience, celle qu'il vit dans la mise à l'épreuve de son corps et de sa vie, qu'entre le combattant et son ennemi. Et si « quelque chose d'étrangement lisse et glacé se fait voir » dans cet ennemi sans visage, radié du monde d'un simple clic, s'il y a tout sauf du courage dans ce geste relevant d'une simple compétence technique, les combattants à distance ne se sont pas pour autant transformés en un jour en froids calculateurs⁵. Les questions éthiques qui touchent à la responsabilité des tirs dans un environnement politique et médiatique très réactif prennent ainsi, chez les pilotes de chasse une importance grandissante. Paradoxalement, plus les conflits deviennent complexes et asymétriques, en opposant par exemple des forces conventionnelles à des forces qui ne le sont pas, ou directement à des populations civiles, moins les pilotes ne peuvent se soustraire aux conséquences de leurs actes car il en va de la vie de civils comme celle de leurs proches. En brouillant, comme il a été dit plus haut, les frontières de la guerre et de la paix, dans l'opération militaire de l'intervention de maintien de l'ordre par exemple, chacun peut s'identifier plus facilement aux victimes, compatir avec leurs familles, sentir ce qu'elles endurent. « *La politique entre dans le cockpit* », comme il nous a été confié à maintes reprises. Or pour un pilote de chasse, le combat aérien reste encore malgré tout un duel entre « personnes consentantes », de force égale ou comparable⁶. Des conflits intérieurs en résultent et, pour l'armée, une difficulté croissante à recruter des combattants capables de s'identifier un minimum à la figure du guerrier. Les atermoiements de la politique de communication des armées longtemps orientée sur les actions humanitaires et depuis peu sur l'action comme aventure sportive reflète bien cette situation.

La question de la distance figurera donc au centre de ce travail comme son épine dorsale et sa ligne de fuite. Nous verrons en particulier comment la

⁵ Après tout, tant qu'il existera des soldats pour engager leur vie, la guerre ne se réduira jamais à ce qui pousse, incite, invite à tuer, comme le simple et brusque retour de la sauvagerie animale, le réveil en nous de la bête, le déchaînement de la nature dans la culture. » F. Gros, p.15.

⁶ « *Les bombardiers doivent s'interroger constamment sur les conséquences de leur tir. Il y a la question des tirs fratricides. La destruction d'un objectif industriel peut mettre par terre l'infrastructure d'un pays pour des années et retarder d'autant les négociations* »

distance, la bonne distance pour agir, pour se garder de l'adversité, celle qu'un long entraînement produit patiemment, pas à pas, entre parfois en conflit ou en désaccord avec la distance produite par l'écran, qui ignore l'altérité faute d'avoir à la prendre au sérieux.

Le brouillage qui affecte les frontières entre état de guerre et état de paix, vie privée et professionnelle, entraînement et opération affecte-il en profondeur les catégories qui fondent l'identité des pilotes de chasse ? L'intégration systémique qui opère au travers des réseaux, en distribuant de façon égale sinon égalitaire l'accès à l'information, n'établit-elle pas entre les pilotes requalifiés en gestionnaires de systèmes un rapport d'équivalence et d'interchangeabilité peu propice à la reconnaissance ? Dans quelle mesure l'équilibre toujours précaire entre besoin de distinction et obligation de protéger, qui figure au cœur des valeurs de la chasse, résiste-t-il à ces changements ? Telles sont quelques-unes des questions auquel ce travail tentera d'apporter sinon des réponses, du moins des éclairages inédits.

Première partie :

Données anthropologiques de l'éthique du combat

Combattre, c'est « se battre avec », sous entendu « à armes égales » entre guerriers consentants et conscients des conséquences de leur action. Aller au combat revient donc à s'engager dans un rapport singulier et absolu à l'autérité. « Mettre son corps en aventure de mort », telle était la définition de la guerre au Moyen Age (Contamine, 1980). Nous l'utiliserons comme point de départ. Il s'agit en effet dans la guerre de risquer délibérément sa vie et d'attenter à l'existence de l'autre. C'est ce que Frédéric Gros propose de penser comme « un rapport actif à la mort » qui repose sur une posture morale consistant à « refuser de penser la guerre et ce qui pousse, incite, invite à tuer, comme le simple et brusque retour à la sauvagerie animale, le réveil en nous de la bête, le déchaînement de la nature dans la culture. Ce qu'on appelle « guerre », ce n'est pas simplement tuer et mourir, être prêt à mourir pour tuer un ennemi, c'est tuer et mourir depuis une posture morale. » (Gros, 2006, p.14-15). Cinq lignes de conduite guident cette posture morale décrite par F. Gros : **se dépasser** (éthique chevaleresque, la guerre permet un épanouissement et une affirmation de soi, mythe du combat singulier entre héros, défi à soi même, code de conduite et d'honneur) ; **tenir bon** (le courage comme endurance, maîtrise de soi, constance) ; **obéir** (la rationalisation de l'art de la guerre a permis l'utopie d'une guerre parfaite, se déployant comme un théorème mathématique. Au delà de ses aspects militaires et techniques —développement des armes à feu, constitution d'armées professionnelles...—, cette « révolution militaire » inspira une nouvelle éthique du soldat : obéissance aveugle, inconditionnelle et mécanique. cf. Foucault) ; **se sacrifier** (mourir pour une cause qui nous dépasse ; une raison de vivre est toujours en même temps une raison de mourir) ; **en finir** (la guerre « totale » ne vise pas seulement à triompher mais à anéantir l'ennemi, la victoire est synonyme de destruction absolue). Nous reviendrons sur les valeurs qui définissent cette posture morale dans nos entretiens et la mettrons à l'épreuve du combat aérien moderne.

À ces données anthropologiques propres à la guerre qui constituent un socle de valeurs plus ou moins stable s'ajoutent un certain nombre de valeurs spécifiques à chaque arme. Ces dernières sont à leur tour sensibles aux variations de l'environnement, aux mutations de l'histoire. La perception que les pilotes de chasse se font par exemple du combat varie considérablement d'un théâtre d'opération à l'autre, en fonction de la nature de l'adversaire, de sa capacité à se

défendre et à occasionner des pertes, de la phase pendant laquelle ont lieu les missions, lorsque les défenses de l'ennemi sont encore intègres ou au contraire lorsqu'elles sont déjà anéanties, de la nature du conflit, de basse ou haute intensité, des conditions d'hébergement, du degré d'intégration au sein d'organisations multinationales, et même de la représentation que l'on se fait de la légitimité de l'engagement... Elle est donc tributaire du contexte au sens large de la mission. Il ne s'agit donc pas, loin s'en faut, d'une donnée stable et les conflits à venir, qui verront peut-être ressurgir d'anciennes modalités du combat aérien, offriront d'autres occasions de constater cette variabilité. Ces différences liées à l'organisation et au degré d'intensité des conflits agissent donc en profondeur sur les « invariants anthropologiques » qui continuent de structurer le rapport au combat et relèvent davantage de l'éthique du combattant et de l'expérience de la guerre. C'est ce que nous allons essayer de comprendre et de mettre en relief dans la présente partie.

1.1. Dominer la peur : le rôle du collectif dans la construction de la confiance

1.1.1. La menace, le risque, la peur

Parmi les données anthropologiques qui structurent l'expérience du combat figurent en premier lieu les moyens qui permettent de juguler la peur, de la dominer (ce qu'on appelle le « courage »), de l'empêcher de se diffuser, de proche en proche, par contagion. Quelle que soit la configuration du conflit, la peur constitue une donnée irréductible propre à la mise en danger de soi, au fait de s'exposer au danger de mort. Ses causes peuvent changer, le risque d'être capturé en territoire ennemi doit apparaître plus grand que celui d'être atteint par un missile et détruit en vol. Elle n'en continue pas moins d'être structurante.

Que craint-on ? De quoi a-t-on peur ? Que redoute-t-on le plus en mission opérationnelle ? Comment s'incarne la notion d'ennemi ?

La panne qui conduit à l'éjection puis à la capture est un scénario qui revient presque dans toutes les bouches dès qu'il s'agit d'évoquer avec les équipages ce qu'on pourrait qualifier du « pire ». La mort n'est rien à côté de la torture et tous ont en tête les mêmes images d'horreur puisées dans les guerres passées du Vietnam, d'Indochine ou d'Algérie.

« Je suis persuadé qu'on ne peut pas imaginer la situation dans laquelle on va être et le niveau de stress et de dangerosité... C'est-à-dire qu'on aura beau se préparer psychologiquement, ça

va être un choc, à mon avis inquantifiable. Tout d'abord pour nous personnel navigant, l'éjection, c'est un choc physique, on est 15 à 17 G, il y a rarement une éjection où l'on ne se casse pas quelque chose... et puis c'est un choc, votre cerveau prend vraiment un pet pendant un temps, on a du mal à comprendre ce qui nous arrive, déjà il y a une période de déni, pendant un moment on va se dire qu'est ce que j'ai 'merdé', on prend tout sur nous, et on a tué beaucoup de pilotes à cause de ça, parce qu'ils ont repoussé cette échéance de l'éjection pour ne pas avouer leur faute, donc ils vont essayer de sauver l'avion jusqu'au dernier moment, on va récupérer, on va récupérer, jusqu'au moment où je ne peux plus m'éjecter parce que je suis trop bas et je finis dans l'avion. Donc cette période de déni, c'est certain. Après, le choc physique, physiologique, je suis dans un environnement climatisé, si je m'éjecte haut à des -50°, donc il y a énormément de stress (...) C'est vraiment un stress, c'est pire qu'un accouchement, là j'en parlerais moins bien, mais non... c'est terrible, les gens font des cauchemars à l'issue, c'est quelque chose qui vous suit toute votre vie, vous n'êtes pas heureux de vous être éjecté. Après, là vous êtes sous voile, vous arrivez au sol, là déjà l'impact parce que ce n'est pas un parachute où on se pose dans les pâquerettes... donc là c'est un impact... Les deux qui se sont éjectés en Bosnie ont eu des fractures aux chevilles... et là sonné, tout le monde est choqué, vous devez vous dire maintenant il faut que je sauve ma peau, je me mets dans un contexte différent, c'est de la survie que je dois commencer, quelque chose que je n'ai jamais fait de ma vie. »

« Ce que je redoutais le plus, c'était d'être obligé de sortir de l'avion dans des zones inhospitalières. Ce n'est jamais l'autre que j'ai craint. À certains endroits, on est sûr de ne pas passer la nuit. C'est ça le risque qu'on prend. » L'autre est ici un alter ego, c'est-à-dire un autre pilote dans un avion adverse. Le danger ne vient pas de l'air. On peut rapprocher cette remarque de certains discours qui présentent l'avion comme « chaud et protecteur » ou encore comme un environnement « très feutré ».

« Je me souviendrai toute ma vie de ce 17 janvier quand, à trois heures du matin, vous avez les sirènes qui se mettent à sonner, que vous enfilez le masque à gaz, les tenues et qu'on vous dit : ça y est c'est parti, les américains sont en train de bombarder Bagdad, et que vous, vous savez que ce n'est pas vous qui faites la première mission, mais vous accompagnez les gars qui sont en train de la préparer et qui y vont et que toutes les dix minutes, vous avez une alerte de raid aérien (...). Donc là c'est vraiment la guerre et plus personne ne se pose de question ; on peut avoir peur... ça y est, on fait ce pour quoi on s'est entraîné et puis là c'est vraiment parti. (...) Je me rappelle, tous les gens qui volaient c'étaient mes amis hein... et bien j'accompagne un de mes copains au pied de l'avion pour sa première mission, et on avait tous un pistolet pour partir en vol, on arrive au pied de l'avion et là il prend son pistolet, il arme, met une balle, il éjecte le chargeur où y en avait huit, et me le donne. Je lui dis « mais qu'est-ce que tu fais ? » Il me dit « de toute façon moi je n'ai besoin que d'une balle j'en aurai pas besoin de plus, si je tombe par terre, je n'essaye pas de me battre je me fais sauter le caisson ». Bon. Et puis il part en vol, il revient... Je veux dire c'était..., mais c'est ça, tout le monde avait peur de ça. On avait vu les pilotes britanniques et américains qui étaient éjectés, qui

étaient prisonniers ; on les voyait complètement tuméfiés, tous les mecs se disaient « mais c'est pas possible, si on tombe là-bas on va... Et donc ça fait partie aussi des appréhensions fortes de se dire que je peux mourir certes, mais que je peux aussi vivre un calvaire en étant fait prisonnier par des mecs qui vont me couper les couilles ou qui vont... ».

« En Afghanistan, le sentiment de danger est énorme. Le danger, c'est de se rater sur les règles d'engagement ou sur le largage de la bombe. Le danger, c'est de tellement bien rater son objectif que c'est les troupes au sol qui la prennent sur la tête et que les talibans reprennent le dessus. Et puis le danger, c'est l'éjection. Une fois que vous êtes éjecté, vous priez pour que les copains arrivent vite parce que vous ne pouvez pas bouger, à moins d'être dans une montagne escarpée, il y a des mines partout ».

Si le risque pris est finalement perçu comme très individuel, c'est du groupe que chacun puise la force de le surmonter. Le discours de ce pilote est à cet égard très révélateur : chacun est responsable de tous, c'est à dire d'un collectif qu'il ne faut pas fragiliser. *« La mort, on ne peut pas ne pas y penser, mais les gens intériorisent cela, on n'en parle pas. Je n'ai jamais entendu des gens parler de leurs craintes. Après, il y a peut-être des relations plus intimes entre tel et tel, mais ça n'a jamais été mon cas. (...) Dans la relation avec l'autre, je me suis toujours méfié... Très rapidement, j'ai constaté que ce qui apparaît chez les uns ou les autres, c'est bien souvent des façades. A vouloir confier mes éventuels doutes ou petites misères, je me disais : est ce que je ne vais pas fragiliser même celui qui parmi mes bons copains paraît être un roc. Donc je préfère ne pas lui mettre un doute, un germe dans la tête. Rien que pour cela, je n'aime pas parler des choses qui pourraient fragiliser ».*

L'important est ici de protéger le groupe de toute atteinte au moral, de ne pas être celui par qui le doute s'immiscera. La question de la confiance (en soi, dans le groupe, dans le commandement, dans la machine, dans la qualité de l'entraînement, etc.) est au cœur de ce processus.

1.1.2. Dominer la peur

Pourtant, la peur n'enlève pas aux combattants que nous avons rencontré l'envie d'y aller.

L'éthique du guerrier est largement fondée sur cette mise en danger de soi qui permet de s'élever au-dessus de soi-même en affrontant la peur. Le combat est et reste une manière singulière de se rapporter à la mort, un fait de culture qui

comprend ses valeurs, ses pratiques et ses représentations⁷. Autour de l'expérience de la peur, de l'attente partagée, de l'éloignement se nouent des liens privilégiés, se construisent des rapports de confiance.

Parmi les moyens mis en œuvre pour dominer la peur on trouve naturellement l'entraînement qui permet, sinon de réduire l'incertitude, du moins de fournir un socle solide de comportements « automatisés » lorsque celle-ci redouble.

« La veille, la première fois où vous allez... vous ne dormez pas. Vous avez fait votre testament. Et vous vous dites « dans 6 heures ou dans 8 heures je peux être mort » et puis là vous arrivez à votre avion... Vous avez peur, vous ne voulez pas y aller, enfin vous acceptez d'y aller, enfin vous avez peur, et au moment où techniquement vous êtes en train de faire quelque chose que vous pratiquez depuis de longues années (mettre en moteur en route et puis après décoller et partir), ça y est c'est terminé, c'est plus la peur c'est la réussite de la mission ».

Il est possible de rapprocher cette efficacité propre à l'entraînement (sa capacité à désamorcer sur le plan de la confiance une part de l'angoisse attachée au saut dans l'inconnu) de celle qui figure dans certains rituels anciens, en particulier ceux que pratiquaient les romains avant toute action aventureuse (comme la guerre par exemple). Il s'agissait, presque étymologiquement, de rendre « *faste* » ou « *néfaste* » l'action entreprise, c'est-à-dire, de créer « un champ qui autorise des pratiques sociales risquées et contingentes » en ayant recours à un rituel. Ce rituel, les romains le désignaient jadis sous le nom de *repetitio rerum*: « C'est à la fois -écrit G. Dumézil- une reprise et une répétition d'actes fondateurs originaux, une récitation et une citation des généalogies susceptibles de légitimer l'entreprise nouvelle, et une prédiction ou promesse de réussite. (...) Comme une répétition générale avant la représentation effective, le rite, narration gestuelle, précède l'effectuation historique ». G. Dumézil qui analyse la racine indo-européenne de *dhé*, « poser », *fas* en latin (racine de *faste* et *néfaste*), écrit : « *Fas* est proprement l'assise mystique, dans le monde invisible, sans

⁷ On trouve une expression de ce rapport singulier et vertical à la mort dans l'entretien qui suit. La mort comme ce qui surgit sans prévenir et se joue dans un face à face proche de l'ordalie : « Bon, on n'y pense pas en vol et on sait qu'il faut regarder par terre et voir si il n'y a pas une fumée qui monte donc un missile, mais le propre, je pense que c'est général quel que soit l'avion, je pense que le propre de l'avion de chasse c'est que c'est très fêtré, tout se passe bien tant qu'on est pas touché... on va passer d'une situation très favorable à une situation de crise où on est touché et l'avion n'est plus du tout intègre et quel que soit l'impact sur l'avion, ça va conduire à l'éjection, donc le passage d'une situation très favorable, très saine à une situation catastrophique se fait de manière instantanée. Je l'ai jamais connu, mais c'est pas quelque chose qui va se dégrader progressivement. Autant un accident aérien va se produire de cette manière, le pilote va être bloqué par la météo, il va gérer une panne en même temps, il y aura le contrôle qui va lui parler, il va être saturé etc... ça va amener à l'accident éventuel, par contre au combat c'est quelque chose qui ne prévient pas, on peut être très serein, maîtriser son vol et voir le missile monter et se prendre le missile, peut-être ne pas voir le missile, et là l'avion, il va falloir s'éjecter. Donc on se sent relativement protégé, dans cette carapace d'avion, quel que soit l'avion finalement ».

laquelle toutes les conduites commandées ou autorisées par le *ius* (droit humain), et plus généralement toutes les conduites humaines, sont incertaines, périlleuses, voire fatales. (...) Un temps, un lieu sont dits *fasti* ou *nefasti* suivant qu'ils donnent ou ne donnent pas à l'action humaine cette nécessaire assise »⁸.

Mais l'entraînement est important dans un autre sens encore. C'est pendant la phase d'entraînement que les uns et les autres apprennent à se connaître et à se faire confiance. Nous y reviendrons. Cela nous amène à l'autre ligne de défense opposée à la peur, le collectif.

« En combat, c'est parce qu'on est une unité où les gens se connaissent, et bien on est, on devient solidaire parce qu'on s'est fait confiance, on s'est entraîné ensemble, on a déjà partagé des choses ensemble et c'est vraiment l'esprit de groupe qui tient ; et donc si dans le groupe tout le monde tient le coup, on ne veut pas être celui qui ne tiendra pas le coup. »

Ce collectif, la situation de guerre le renforce et le fragilise en même temps. Autour de l'expérience de la peur, partagée sans avoir à être communiquée, du temps passé ensemble à attendre, de l'éloignement, se nouent des liens privilégiés, se construisent des rapports de confiance particuliers. Pourtant si la cohésion du groupe semble renforcée par l'adversité et l'hostilité de l'environnement, elle reste exposée au spectre de la peur panique si difficile à maîtriser, souci permanent des armées inscrit au cœur de l'histoire militaire. La menace de fragmentation et de contagion inhérente à la peur dont le confinement n'est jamais assuré existe donc toujours. Ici, l'aptitude de l'organisation et du commandement à réduire l'incertitude (le charisme du chef, ou l'indécision des structures de commandement) joue un rôle de tout premier plan sur le maintien de la confiance comme cela ressort clairement de l'entretien suivant :

« Quand on voyait et qu'on savait qu'on allait y aller, quand on voyait la force en face, tout le monde s'est dit « mais ce n'est pas possible, on va tous mourir dans quelques heures », et là les gens ont commencé à dire « mais alors il faut faire ci il faut faire ça » et on n'avait pas la confiance suffisante pour dire « bon, on s'est entraîné donc on doit être confiant, donc on est prêt et on y va ». Au contraire et bien le flou a fait que ça a complètement commencé à se dérégler, à faire que les gens n'avaient pas confiance dans ce qui allait se passer. Et ça pour moi ça été un choc parce que tout le monde l'a vécu comme ça. On a eu un pilote qui lui, à quelques heures de la mission, a dit « j'y vais pas ! ». « J'y vais pas ». Ça fragilise encore quand, dans un groupe, il y en a un qui est capable de dire « moi je n'y vais pas parce que je considère que ce qu'on fait c'est débile, et qu'on va tous mourir, et je refuse d'y aller dans ces conditions » ; donc là bien sûr le mouton noir est écarté et ramené avec des chaînes en France.

⁸ Dumézil G., *Idées romaines*, Paris, Gallimard, 1969, p. 61.

Cet aspect-là a été assez bien géré par les gens mais ce qui était, pour nous, vraiment affligeant c'était de voir, de s'apercevoir que ce flou, il touchait tout le monde, tous les gens au-dessus et que c'était vraiment complètement en décalage entre le discours des officiers généraux qu'on pouvait voir, parce qu'il y en avait certains qui passaient, et ce que nous on allait avoir. »

« Bon, le seul dont je garde un bon souvenir (parce que je ne vais pas vous raconter toutes ces histoires de généraux) c'était Schmitt – chef d'Etat Major des armées (de 1987 à 1991) qui est arrivé —avait sauté sur Dien Biên Phu, enfin lui c'était un guerrier— et je ne sais pas s'il l'a senti ou même si c'était ça, il a dit : les gars, maintenant c'est fini ; on arrête de se poser des questions ; s'il y aura ultimatum, pas d'ultimatum ; si on y va, si on y va pas. Il dit, on y va... On y est ! C'est dans quelques jours et il y en a qui ne reviendront pas, peut-être, je ne le souhaite pas, mais maintenant ça y est, on part, on va au combat. Et donc ça c'était un message qui était fort parce que c'était ce qu'on attendait, c'était un message d'un chef : maintenant on arrête de douter, de discuter et on y va. Et voilà. »

On comprend à la lecture de ces quelques lignes qu'il ne s'agit pas seulement du charisme des chefs, de leur capacité à entraîner en interrompant l'attente et l'action délétère du doute⁹. Il est aussi question de sollicitude. Le même pilote

⁹ Aux yeux de ce pilote qui a lui même conduit un détachement opérationnel, le rôle de l'encadrement est déterminant car il faut, nous explique-t-il, donner un sens, une direction, à ce groupe. « C'est vous, en tant que chef de mission qui donnez le ton. Je l'ai bien vécu, surtout pendant la guerre du Golfe, tout le monde veut servir au mieux la France, l'honneur, etc., mais vous évoluez quand même dans une petite bulle avec des connaissances limitées où vous êtes en train de penser à vos fesses donc vous ne pensez pas à l'objectif stratégique du chef militaire, même si vous essayez d'en avoir conscience, mais si il n'est pas évident, vous avez autre chose à faire que de penser stratégie, tout ce que vous voulez savoir, c'est quelles seront les menaces émergentes. Voilà, vous avez quelqu'un qui est plein de bonne volonté, qui veut faire au mieux, mais qui a un peu de mal à se situer dans le cadre, le chef de patrouille aussi, sauf si on lui dit clairement, et donc il faut trouver des relais qui eux sont clairs, des gens qui ont les idées claires de ce qu'il veulent, quel est l'objectif final stratégique. Je vais vous donner un exemple pour l'Afghanistan, quand j'étais.... Le chef d'état major des armées qui reçoit tous les gens qui partent, m'a dit, écoutez l'objectif, il n'y en a pas cinquante mille, il y en a un qui est que je ne veux pas de dommages collatéraux, que la France soit montrée du doigt pour avoir mitraillé un village afghan rempli de femmes et d'enfants, mais ce que je veux, c'est que vous vous débrouillez pour que au sein de la coalition et en particulier avec les américains, on sorte du blocage qu'on avait pris avec la guerre d'Irak et donc il faut leur montrer qu'on est avec eux et qu'on ira jusqu'au bout. Et bien cela, c'est l'objectif stratégique de la mission, il n'y en a qu'un qui le sait, c'est moi et je peux l'expliquer au lieutenant 'machin' qui va monter dans son Mirage 2000, mais il n'en aura 'rien à foutre', enfin, ce n'est pas qu'il en a 'rien à foutre', mais ça ne lui sert à rien ; ce qui lui sert à quelque chose, c'est quand je lui dit, moi ce que je veux c'est que tu y ailles, tu y ailles, tu y ailles et si les américains au sol te demandent de l'aide, tu fais tout pour y aller et le seul moment où tu t'arrêtes, c'est quand visiblement tu as un doute sur le fait que ta bombe ne va pas tomber au bon endroit, mais tout le reste, c'est moi qui l'assume. Et ça, c'est une vraie consigne à donner au gens, c'est à dire qu'on n'est pas là pour se balader avec des bombes au-dessus de l'Afghanistan, on est là pour répondre à toutes les sollicitations et on y va et soit c'est moi qui avant aurait réussi à sentir qu'il y a un truc qui ne va pas bien et dans ce cas là je t'arrêtera avant, mais une fois que tu es parti, tu n'as plus une seule question à te poser, tu y vas et tu tires et il n'y a vraiment que si au moment où tu vas tirer, tu vois que ça ne va pas, bon tu ne tires pas, mais sans cela, ne te poses pas de question. Ca, c'est une vraie consigne claire pour les équipages parce qu'au moins, ça donne des positions aux gens et c'est bien, parce c'est la difficulté qu'on percevait aujourd'hui. Avant, c'était facile, vous décollez, vous passez la frontière, votre bombe, où qu'elle tombait, c'était un bien parce que c'était chez l'ennemi. Aujourd'hui les choses ne

 voquera plus loin l'importance qu'a eue pour les pilotes américains lors de la première guerre du Golfe l'assurance que tous les moyens seraient mis en œuvre pour les retrouver et les exfiltrer en cas d'éjection au-dessus du territoire ennemi.

La confiance reste une donnée mal connue malgré l'abondante littérature qui lui a été consacrée.   cheval entre la croyance, l'acte de foi et d'espoir, comme l'indique son étymologie, et l'expérience, la confiance ne peut se développer et davantage encore, se maintenir que dans un climat favorable dans lequel les émotions, loin d'être refoulées, doivent trouver à s'exprimer. Nous venons de voir que la sollicitude du commandement envers les hommes postés en première ligne jouait un rôle insigne dans ce processus.

Il est une autre dimension encore à ce phénomène qui nous ramène au collectif, à la dimension collective ou sociale de l'action.

1.2. Protéger : l'essence de l'expérience sociale en temps de guerre

Le collectif n'agit pas seulement comme un moyen et le conformisme comportemental avec lequel on le confond trop souvent ne le caractérise que très superficiellement. Si la discipline est de règle pour garantir sa cohésion, celle-ci n'a rien de mécanique. Elle n'agit vraiment que si elle est motivée de l'intérieur par un sentiment d'obligation (presque morale) envers autrui, une expérience particulière du rapport de soi à soi et de soi aux autres. Ce que nous voulons dire ici de manière simple, c'est que la cohésion du groupe est portée par le souci de protéger et que ce souci constitue une expérience unique qui possède une valeur en soi. C'est la raison pour laquelle l'expérience sociale en opération revêt de fait un caractère exceptionnel que le confinement dans une base ou l'éloignement de ses proches n'explique qu'en partie. La peur partagée révèle (la peur est un révélateur, un catalyseur davantage qu'une cause) un lien unique dont le souvenir reste indissoluble parce que l'expérience à laquelle il renvoie est de l'ordre de la transcendance. Ce terme peut paraître ici déplacé et incongru, mais il désigne simplement la possibilité de s'élever au-dessus de soi-

sont plus du tout comme cela, la responsabilité individuelle, les règles d'engagement, tout cela, font que les gens essaient de voir où est leur responsabilité, qu'est ce qu'ils ont le droit de faire... les règles ont beau être assez simples, vous pouvez toujours passer un après-midi à construire des cas assez compliqués. Donc, l'exécutant, aujourd'hui c'est sa responsabilité donc il s'y intéresse et le but du chef militaire, c'est de lui donner la voie, de lui dire ce qu'il va faire et pour cela il faut que vous, vous soyez convaincu de ce que vous allez faire et l'idée, c'est bien de donner à vos subordonnés un éclaircissement de manière à ce qu'ils puissent raisonner sainement et prendre après les bonnes décisions dans l'avion. »

même, de ses intérêts immédiats, dans la relation à l'autre. C'est la vision instrumentale que nous avons du collectif, comme quelque chose que l'on peut construire et mettre au service d'objectifs extérieurs qui nous empêche de reconnaître cette dimension de l'expérience sociale.

« L'obsession proprement moderne de l'ordre — écrit à ce sujet F. Gros — a fait perdre cette vérité, que ce qui fait tenir bon, la racine du courage, c'est le souci immédiat de l'autre (...) Ce qui fait lien, c'est le souci de l'autre en tant qu'il se révèle plus pressant que l'urgence à préserver sa vie. Étrange leçon éthique de la guerre ». ¹⁰ Ce qui opère ici ne renvoie pas plus à un hypothétique instinct grégaire qu'à une dynamique de groupe devant laquelle l'individu serait contraint à abdiquer toute conscience morale et sa liberté même. Ce dont il s'agit, très concrètement, c'est du souci de ne pas rompre ¹¹ une chaîne de solidarité qui vous permet aussi d'exister en tant qu'individu. C'est le sens précis des propos relatés plus haut.

« Et donc si, dans le groupe tout le monde tient le coup, on ne veut pas être celui qui ne tiendra pas le coup. (...) Vous vous dites, les autres ont fait les mêmes choix que moi, eux sont capables de les tenir ».

Il n'est pas question de suivre aveuglément ou mécaniquement la loi du groupe parce que l'on a été programmé pour cela, mais d'obligation envers autrui et de sollicitude.

1.3. Être reconnu, se distinguer, se dépasser : l'excitation du combat

« Moi j'étais un des rares à l'avoir fait... je savais que j'étais un des privilégiés, on est médaillé à l'issue, j'ai une croix de guerre, et à l'issue j'ai fait un échange avec la marine

¹⁰ Gros F., *Etats de violence. Essai sur la fin de la guerre*. Paris, Gallimard, 2006, pp.48-49.

« Les hommes, je le sais aujourd'hui, ne combattent pas pour un drapeau, un pays, pour le corps des Marines ou pour la gloire ou pour quelque autre abstraction. Ils combattent l'un pour l'autre. » Citation de William Manchester dans son récit des combats pendant la guerre du Pacifique, *Goodbye, Darkness*, New-York, 1979.

¹¹ Le groupe est aussi centrifuge envers celui qui se désolidarise en manifestant trop ouvertement son angoisse, en communiquant sa peur : « *Je ne sais pas si il vaut mieux le garder pour soi, après on est tous différents, moi je sais que je n'en parlais pas et personne ne m'en a parlé et il n'y a qu'une seule personne qui en a parlé à une autre, mais non globalement, le métier de pilote de chasse, on dit que ce sont des faux, voilà l'image qu'on va avoir, il y a pas de place pour les deuxièmes classes, on doit gagner, donc mettre un psychologue ou discuter des problèmes etc., ou de la peur qu'on pourrait avoir, c'est pas du tout un comportement pilote de chasse...* »

nationale, j'ai fait des opérations en Afghanistan, j'ai eu une croix de la valeur militaire et je sais que ce ne sont pas des médailles que tous les militaires ont... alors que c'est vraiment la médaille de reconnaissance du métier de militaire, d'avoir accompli une action militaire donc c'est vraiment une grande satisfaction d'avoir fait ça et je le savais, dès l'époque j'en étais très fier et conscient... Le métier de pilote de chasse, c'est ce qu'on m'a dit quand j'étais tout petit, on partage beaucoup, mais c'est principalement égoïste, on est seul dans son avion et finalement on sera toujours seul, quoi qu'il arrive s'il y a un gros problème... effectivement, c'est quand même un partage, mais on connaît nos responsabilités... je ne pense pas qu'on se repose sur quelqu'un d'autre, à la limite c'est comme un sport d'équipe ou un sport individuel, ce sont des émotions qui sont différentes, partager effectivement une victoire d'équipe avec une osmose, ou une victoire qui était plus personnelle et égocentrique, est ce que c'est pas, de toute façon elle sera toujours partagée parce que même si on est la personne qui appuie elle va être partagée avec la mécanicien qui aura monté la bombe, il y aura toujours ce partage et cette fraternité avec cette équipe constituée qui va faire la guerre, mais si effectivement la médaille elle va au pilote et pas au mécanicien, parce que évidemment l'aspect délicat c'est de tirer la bombe pas de la monter sur l'avion, ça c'est une procédure normale, il n'y a pas de stress particulier même si il y a un investissement parce qu'on leur demande beaucoup pendant cette période. »

Le combat, la mission de guerre, c'est aussi, presque en contradiction avec l'importance attribuée à l'expérience collective, l'occasion insigne de se distinguer, de sortir de l'anonymat, de montrer sa valeur propre en réalisant ce pour quoi l'on a été préparé pendant de longues années. Expérience individuelle par définition, elle ne prend toutefois tout son sens que rapportée au regard d'un public imaginé. Aller au combat revient dès lors à entrer dans une arène, à devenir visible lorsque l'attente et l'entraînement vous maintenaient dans l'ombre. Il s'agit bien alors de la reconnaissance que confère le sentiment d'être vu, de se détacher du commun des mortels comme c'est le cas dans les compétitions sportives. C'est bien la signification de la métaphore footballistique mentionnée dans l'entretien qui suit :

« Participer à une opération réelle c'est pratiquement par chance, c'est l'exceptionnel, c'est pas du tout un standard, et on sait que tout au long de l'année finalement vous ne faites que vous entraîner, votre rêve c'est de rendre service et de faire votre métier, imaginez je ne sais pas, une équipe de foot qui ne fait que de l'entraînement et qui ne fait aucun match, c'est très très frustrant et moi c'était effectivement mon rêve de faire une opération réelle et d'apporter quelque chose et je l'ai fait, j'étais vraiment fou de joie de l'avoir fait, en me disant à l'issue, enfin j'avais ce recul très très tôt, je savais que j'avais fait cette opération, ma carrière n'était pas terminée mais ... ma carrière s'arrêtait là et c'était très tôt puisque c'était six ans après mon intégration, donc j'avais fait que de la formation, donc je ne pouvais pas être déçu parce que j'avais fait quelque chose que peu de personnes feront. Alors maintenant effectivement, ça c'est un petit peu démocratisé entre guillemets parce qu'il y a des missions en Afrique auxquelles l'armée de l'air participe et tire régulièrement, en Afghanistan également, mais à

Les mutations de la perception du combat par les équipages d'avions de chasse

l'époque c'était vraiment rarissime, il n'y avait vraiment que les Jaguar qui avaient fait et la Bosnie et après le Kosovo, qui avaient fait des missions de guerre. »

Il s'agit d'une expérience à proprement parler extra-ordinaire, d'un temps qui rompt avec le court normal des choses, un affrontement avec soi et sa propre peur, source d'excitation et grand producteur « d'adrénaline ». Lorsque les pilotes en parlent, c'est un état presque irréel et presque d'aliénation qu'ils décrivent où les émotions rivalisent avec le sentiment d'une profonde transformation de soi. Cet état de liberté et presque de toute puissance a beau être éphémère, il constitue le point d'orgue de la carrière du pilote. C'est le moment où la tension accumulée pendant toutes les années d'entraînement et d'attente se relâche dans une unique détente.

*« Il y a quand même une excitation du combat qui est extraordinaire, c'est-à-dire que vous arrivez au pied de votre avion, vous pouvez être fatigué parce qu'il y a eu des alertes que vous n'avez pas bien dormi donc quand vous vous installez dans l'avion, vous êtes super mal. C'est-à-dire que là, vous avez le taux d'adrénaline qui fait que vous êtes en pleine possession de vos moyens (...) Après une mission de 4-5 heures vous revenez, moi j'allais emmerder mon commandement d'escadron qui s'occupait de la planification et je lui disais, ok j'y retourne demain et bien sûr il refusait. Alors j'insistais, c'est bon demain, c'est une mission pour moi etc. Je l'emmerdais jusqu'à ce qu'il me dise, bon, allez, ok tu voleras demain. Je rentrais dans ma petite chambre et trois heures après je me disais, mais pourquoi est-ce que j'ai demandé à revoler demain?... Je vous dis, vous avez une adrénaline, un stress qui fait que... Au Kosovo, on faisait toutes les missions de nuit. Bon, quand vous décollez à 2 heures du matin... ; 2 h du matin, on était d'une fraîcheur extraordinaire parce qu'on était en rythme de vie décalé, bon certes, mais malgré tout, moi j'étais second de mon escadron donc... je venais malgré tout la journée ; j'avais des pilotes qui étaient complètement décalés, c'est-à-dire qui dormaient vraiment pendant la journée et qui volaient la nuit. Et moi j'étais obligé de faire des journées et je dormais quand j'avais plus ou moins le temps donc je n'avais pas vraiment de fraîcheur physique. Mais cependant, quelle que soit la fatigue que vous ayez eue, quand le réveil sonne à minuit et demi et que vous vous levez et que vous êtes complètement dans le cirage, et bien je peux vous dire que ça décolle à 2 heures du matin, à 2 heures du matin vous êtes dans une forme éblouissante. Parce que vous avez... c'est ça... tous les neurones toute l'adrénaline qui fait que pendant cinq heures vous êtes... Si vous voulez ce que je trouve tout à fait remarquable c'est de s'apercevoir que le stress, la peur, tous les éléments font que, quel que soit votre état de fatigue avant, au moment où vous êtes dans l'avion **vous êtes superman** ».*

Le tir cristallise ou synthétise l'intensité de ce vécu hors du commun qui porte l'existence à la verticale d'elle-même. Son évocation par les pilotes est toujours un moment fort des entretiens. « Tirer » consacre une habileté, un savoir-faire. C'est une marque distinctive, visible, une preuve affichée au regard des autres

(dont une partie de l'aura revient ainsi aux équipes de mécaniciens) à même la carlingue de l'avion (par un missile dessiné sous la verrière). C'est aussi une délivrance, l'accomplissement de la mission, la fin de l'attente que l'expression « délivrer l'armement » traduit avec justesse et précision. Si la comparaison n'était pas si provocante, on pourrait rapprocher la nature de cette expérience de celle, radicalement symétrique et antinomique, qui consiste à donner la vie. Le même mot, « délivrer », désigne ces deux expériences extrêmes, celle qui consiste à donner la vie comme celle qui consiste à l'ôter. Comme si dans la détente, une autre angoisse pouvait relayer la sienne. « C'est dans le même moment où je vais avoir peur — écrivait Merleau-Ponty commentant Machiavel — que je fais peur, c'est la même agression que j'écarte de moi et que je renvoie sur autrui, c'est la même terreur qui me menace et que je renvoie sur autrui, je vis ma crainte dans celle que j'inspire »¹². Donner la mort, c'est expulser la mort, se libérer d'elle sur autrui. Peut-être est-ce dans cette énigme d'un circuit de moi à autrui, de la vie et de la mort, que réside, au fond, l'essence même du combat.

¹² Merleau-Ponty M., *Signes*, Paris, Gallimard, 1960, p.344.

Deuxième partie :

S'entraîner, combattre : envisager la guerre du point de vue de ceux qui la font

La problématique de la distance va guider notre propos dans cette deuxième partie. Comment pilotes et navigateurs parviennent-ils à construire la bonne distance ? Distance à sa propre action, à son équipier, à son émotion, à son stress, à son ennemi, au TAC.P¹³ qui hurle dans la radio, à sa famille... Cette « bonne distance » est variable selon les individus et selon la temporalité dans laquelle ils se trouvent ; le temps de l'action n'est pas celui de la réflexion et l'apprentissage du chasseur vise pour une part importante à travailler sur les filtres qui permettront, le moment venu, de se « protéger » suffisamment pour agir puis de « s'exposer » suffisamment pour s'extraire de l'inhumanité de la guerre. Cette question de la distance est d'ailleurs aux fondements même de la chasse et des enjeux historiquement construits entre ses deux traditions, la défense aérienne et le bombardement.

2.1. La notion de combat, entre défense aérienne et bombardement

La notion de combat dans le monde de la chasse renvoie historiquement à celle de « combat rapproché », de « combat au corps à corps » ou encore de « combat tournoyant » qui en sont des équivalents. Cette notion, qui est au fondement de la chasse et de son idéal chevaleresque, a-t-elle encore le même sens et surtout la même place centrale aujourd'hui ? Quelle est la signification du combat dans les missions de bombardement ? Le pilote de combat moderne n'est-il plus qu'un « gestionnaire de système, intellectuellement sollicité, mais physiquement préservé, qui pratique une guerre aseptisée, sans sentiment ni émotion, car il n'observe pas les effets de ses armes sur ses adversaires » ? Le commandant Vinçotte (pilote de chasse sur Mirage 2000) pose en ces termes la question dans un rapport qu'il a rédigé pour le Collège Interarmées de Défense en 2003. Cette nouvelle vision du métier, rendue possible avec l'avènement dans les années quatre-vingt des missiles air-air modernes, c'est-à-dire autorisant des distances de tir bien supérieures à la portée visuelle du pilote, ne correspond pourtant pas à toute la réalité du combat entre avions car, rappelle T. Vinçotte « chaque mission peut conduire à un engagement total dans un combat rapproché ».

¹³ TAC.P : Air Force Tactical Air Control Party

Dans la suite de son rapport, il montre qu'au regard des crises des années quatre-vingt dix, la probabilité d'un engagement rapproché est demeur e très importante, contrairement à ce que les évolutions technologiques dans le domaine de l'armement laissaient penser : « tous les missiles des combats les plus récents ont été tirés à courte distance, autrement dit, bien en deçà de leurs possibilités réelles », c'est le « paradoxe du combat aérien moderne ». Les règles d'engagement définissent l'autonomie dont dispose le pilote de chasse pour décider qu'un appareil est hostile et qu'il doit donc être abattu. Les règles d'engagement visent ainsi à garantir que le pilote ne commettra pas d'erreur en détruisant un avion ami.  tant donné la capacité de tir des nouveaux armements (portée de tir qui avoisine les 50 kms), cette question est devenue cruciale et il convient désormais de mettre en place un dispositif qui permette au pilote d'identifier avec certitude l'appareil intercepté et cela avec d'autres moyens que celui traditionnel de la vue, puisqu'à cette distance, il est impossible de voir un autre avion. Différents moyens d'identification électronique embarqués s'ajoutent à ceux de l'AWACS¹⁴ et fournissent au pilote des informations qu'il lui revient d'interpréter. La moindre erreur d'appréciation conduit à des conséquences d'une extrême gravité (tirs fratricides). Aussi, les règles d'engagement définies par le commandement lors des opérations aériennes en Irak et Yougoslavie dans les années 1990 étaient-elles très restrictives : « elles obligeaient les pilotes de chasse à ne faire usage de leurs armes qu'à très courte distance, après avoir formellement identifié visuellement leurs cibles ». Certes, le combat s'est technicis  et dans le même temps a instauré les conditions d'une mise à distance toujours plus importante de l'ennemi et en contrepartie d'une moindre exposition de soi-même. Pourtant, l'exemple qui vient d'être rapporté, montre que le combat reste encore une mise à l'épreuve au sens d'engagement de soi (jusqu'au point d'accepter d'en payer le prix fort), mais aussi au sens de se trouver en situation d'éprouver, c'est-à-dire de ressentir ou encore autrement dit, de faire usage de ses sens (ici la vue). Quelles sont dans ces conditions les règles du combat ? Comment la présence corporelle des pilotes est-elle redéfinie dans les avions les plus récents, c'est-à-dire les plus automatisés ? « La bataille est un accélérateur de sensations, écrit M. Goya, courage, peur, dégoût, solidarité ; toutes les émotions d'une vie peuvent s'y trouver condensées en quelques heures » (p.64)

2.1.1. Une définition élargie du combat aérien

Réfléchir à la définition du combat aérien et à la transformation de cette définition au regard des opérations récentes et des évolutions technologiques a

¹⁴ AWACS : Airborne Warning Air Control System

constitué la première étape de cette recherche. La nécessité de comprendre la notion de combat aérien dans son sens le plus large et ainsi de l'affranchir de sa référence historique au combat tournoyant de la défense aérienne est apparue immédiatement. L'activité des escadrons d'attaque au sol participe ainsi pleinement de la définition du combat aérien comme l'explique ce pilote :

*« Il y a ceux qui ont réellement tiré sur des objectifs et qui ont vu les objectifs détruits. On oublie l'air défense parce que pas un pilote n'a tiré un avion en vol depuis 50 ans... donc là le problème ne se pose pas. Il ne faut pas dissocier les deux mondes, pour moi c'est strictement le même. Il ne faut pas oublier les autres aspects du combat qui sont l'intervention air sol. Entrer dans une zone hostile pour aller délivrer de l'armement, **entrer dans un secteur chaud** parce qu'il est hostile, passer au travers des mailles du filet parce qu'on s'y est entraîné, parce que le matériel de guerre électronique le permet mais le contexte est quand même menaçant parce qu'on n'est jamais sûr que les systèmes de contre-mesure ont bien fonctionné. Cela fait monter l'adrénaline. **Arriver très près de l'ennemi** parce que si on délivre de l'armement, c'est qu'on est très près de lui ; même avec les armements modernes air sol, on tire relativement près des gens. L'autre jour en Afrique, ils ont tiré au canon et ça, ça se fait à l'œil et quand le pick-up explose, on est bien sûr en portée visuelle. La passe de tir se fait à vue, même si il y a des techniques pour ne pas rentrer dans le domaine de l'armement sol air local, on est quand même dedans et puis ça ne s'arrête pas là puisque après il faut rentrer. Ce n'est pas parce qu'on a délivré de l'armement que ça y est, on est dans un ciel bleu et que les menaces s'estompent et que la mission est réussie, non il faut encore rentrer à la maison. Quand on fait demi-tour pour rentrer à la maison, on a ce sentiment qu'on a fait le plus dur mais que c'est peut-être maintenant qu'il va arriver quelque chose ».*

Dans le système de valeur « chevaleresque » de la chasse, tel que le décrit par exemple Pascal Vennesson, la figure du duel à l'épée est fondatrice de celle du combat tournoyant¹⁵. On en retiendra l'image d'une proximité des corps des combattants, leur agilité, leur capacité d'esquive... Il n'est pas question de combat tournoyant dans les escadrons d'attaque au sol, c'est d'ailleurs ce qui les a longtemps placés au second plan dans la hiérarchie de valeur du monde de la chasse. Cependant, cette valorisation par le contact avec l'ennemi, c'est-à-dire par le risque que l'on prend au moment où l'on s'expose à la menace ennemie, est bien présente dans l'extrait d'entretien ci-dessus : « arriver très près de l'ennemi, entrer dans un secteur chaud, cela fait monter l'adrénaline » parce que l'ennemi est parfois à portée visuelle. Les missions air /sol sont ainsi désormais inscrites dans le système de valeur référentiel de la chasse. Cela est aussi rendu possible parce que dans le même temps, l'allongement des distances de tir, la technique du « fire and forget » (tire et oublie) ont considérablement transformé le travail des pilotes de la défense aérienne qui continuent à s'entraîner au

¹⁵ Pascal Vennesson, *Les chevaliers de l'air*, Presses de Science Po, 1997.

combat tournoyant non plus comme une fin en soi, mais comme une ultime étape lorsque tout a été mis en échec avant. Au fur et à mesure que les techniques de la défense aérienne permettaient à ses pilotes de ne plus être au contact direct de l'ennemi, les pratiques mises en place sur les théâtres d'opération par les escadrons de bombardiers les amenaient à être au plus près de l'ennemi, souvent à portée de missiles sol/air¹⁶. La polyvalence du nouveau Rafale, comme la nature des interventions en opération participent aussi de cet effacement des frontières entre les deux traditions de la chasse¹⁷.

Le détachement opérationnel apparaît très clairement comme une des finalités du métier, nous le verrons dans la suite de texte ; on retiendra pour l'instant que le choix d'un avion de bombardement est pour certains une décision cohérente par rapport à cette finalité : « *Mais oui, c'est vraiment la finalité du métier et c'est pour cela aujourd'hui que vous avez plein de gens qui demandent à aller sur un avion d'assaut parce que moi aussi quand j'étais petit, je rêvais de faire du combat aérien parce que c'est cela qui est fun dans l'entraînement, c'est fun de faire du combat parce là aussi tous les jours, c'est je t'ai tiré, tu m'as tiré, j'ai gagné, tu n'as pas gagné, enfin c'est l'esprit du pilote de chasse. Alors que quand vous allez dégommer une usine qui est assise sur le parking Carrefour de machin, bon je veux dire, c'est un boulot, ce n'est pas... Mais, aujourd'hui, si vous voulez faire la guerre et donc passer ce cap-là, il faut tirer des bombes et c'est pour cela que vous avez plein de gens qui sont bombardiers.* »

Quelle est alors la place du combat tournoyant, c'est-à-dire du corps à corps, aujourd'hui ? Pourquoi l'entraînement continue-t-il de lui faire la part belle ? Que représente-t-il dans l'imaginaire des pilotes d'attaque au sol ? Plus généralement, comment s'articule-t-il aux pratiques ? Remarquons que la chasse dans l'armée de l'air s'est construite sur les valeurs de la défense aérienne, mais que très tôt dans son histoire, elle a mis en place les pratiques de bombardement. Cette double appartenance et l'ambivalence qu'elle a suscitée est constitutive des représentations et des pratiques du combat aujourd'hui¹⁸, le

¹⁶ cf. en particulier ce que les pilotes de Jaguar rapportent des missions effectuées au-dessus du Kosovo. La même question se pose en Afghanistan, l'obligation de précision oblige à se rapprocher de la cible : « *Cela m'oblige à avoir des armements de proximité, à être proche pour être sûr de ne pas tirer sur un civil et de ne pas tirer sur un ami, donc après on a des règles d'engagement, pour les respecter ça m'oblige à être proche* ».

¹⁷ Nous avons longuement traité cette question dans une recherche précédente : *La formation des pilotes et les évolutions technologiques*, Les documents du C2SD, n°52, septembre 2002.

¹⁸ L'historien John Lynn nous invite à distinguer la réalité de la guerre de la manière dont une culture se représente celle-ci. Il insiste par exemple sur le contraste entre le discours formalisé et élégant de la chevalerie et la réalité exceptionnellement brutale de la guerre à la fin du Moyen-âge : « *La chevalerie, qui codifie les notions idéalisées de la guerre, la matière des romans, incarne en quelque sorte le Moyen-âge dans l'imagination populaire. Elle évoque les notions de respect, d'honneur, de vertu. C'est en vérité un discours élaboré et élégant sur la guerre, affichant des*

Les mutations de la perception du combat par les équipages d'avions de chasse

*show off force*¹⁹ en est une illustration concrète en ce qu'il constitue un compromis entre les deux traditions de la chasse. Sollicitant les qualités d'habileté manuelle, de capacité à surprendre l'adversaire, de contact avec l'ennemi et d'exposition de soi aux tirs adverses, ce type de combat aérien reste pour autant parfaitement asymétrique puisque les uns sont dans un avion et les autres au sol.

2.1.2. Combattre n'est pas seulement tirer

Les premiers entretiens ont donc confirmé cette perspective d'une définition élargie du combat aérien, incluant dans une même définition les actions de défense aérienne et celle d'attaque au sol. Certains de nos interlocuteurs associent même davantage la notion de combat à la présence sur un théâtre d'opération qu'au geste même de tirer : toutes les missions de guerre ne conduisent pas à délivrer de l'armement et de la même façon que le combat n'est plus réductible au monde de la défense aérienne, il ne l'est pas non plus au moment où un équipage « engage » un ennemi ou une cible. Le combat, c'est beaucoup plus que le tir, comme l'explique ce pilote :

« Le combat, pour moi, c'est dès que vous avez rentré le train d'atterrissage. Là vous êtes dans le combat parce que justement, il y a beaucoup d'éléments de contingence à gérer, vous décollez, il faut aller ravitailler pour augmenter votre autonomie, etc. Disons que là, vous êtes déjà dans la partie combat parce que vous savez que c'est un passage obligé, c'est-à-dire que si vous n'y arrivez pas, vous ne pourrez pas faire la mission donc vous avez déjà une certaine pression sur les épaules. Et puis évidemment, le paroxysme, c'est quand vous passez de l'autre côté —de la frontière—, mais après vous pouvez arriver sur un objectif et il n'y a rien, vous balancez ça et c'est comme un tir d'entraînement et puis c'est au retour ou à l'aller qu'il se passe un événement et que vous vous dites que vous êtes vraiment en mission de guerre et qu'il y a des gens qui veulent vous tuer. Donc je crois que ce n'est pas du tout centré sur le tir. »

Si on retient que la définition du combat n'est pas nécessairement liée au tir, quel est alors le statut de ce qu'on appelle l'épreuve du feu ?

« Le tir, c'est le geste final, mais il y a combat même s'il n'y a pas de tir ».

conceptions du combat et de conduite appropriée à l'égard des chefs, des pairs, des ennemis et des non-combattants. Malgré toute sa courtoisie joliment carapaçonnée, la chevalerie traite au fond de la violence. » Cela n'est pas sans faire écho à nos propres analyses. **De la guerre. Une histoire du combat des origines à nos jours**, Paris, Taillandier, 2006, p.132.

¹⁹ Voir p.91

« *Le tir, c'est la phase finale du combat, mais en amont et à côté, il y a tout un travail dont on ne parle pas assez.* »

« *Le largage de bombe, c'est l'acte final, quand il n'y a plus aucune solution* »

« *Le tir, c'est visible parce que palpable par l'ensemble de la communauté. Les mécaniciens, c'est la première chose qu'ils regardaient quand on rentrait de mission* ».

Le tir est présenté comme l'arbre qui cache la forêt. D'autres actions peuvent apparaître comme aussi importantes : le *show off force*, par exemple qui contraint, comme on vient de le voir, le pilote à se mettre dans une situation de grande vulnérabilité, parce qu'à portée de tir adverse : « *On descend très bas, très vite et on assourdit tout le monde et on remonte aussi vite qu'on est descendu. Je l'ai fait une fois, j'ai eu l'impression de prendre beaucoup de risque* ». (Pilote Rafale)

2.1.3. Mais tirer est un acte déterminant

Pour autant, le tir reste un moment décisif, « valorisé » par le groupe (les membres du détachement, l'escadron et plus largement toute l'armée de l'air) et faiseur de hiérarchie (concrétisée dans la remise de médailles). Bien qu'ils s'en défendent parfois, ce geste apparaît clairement comme fondateur pour les équipages qui ont eu un jour à l'accomplir.

« *Ce tir, c'est **le moment le plus important** de mon détachement* ».

« *Au Kosovo, tout le monde a tiré et tout le monde est revenu avec une médaille. En Afghanistan, il y avait un peu **une course au tir*** ».

« *Le tir est quand même mis sur son piédestal, le show off force n'est qu'un pallier vers cette **consécration du tir*** »

« *Cette **survalorisation du tir**, ce n'est pas cela l'esprit militaire vrai* »

Un malaise est parfois explicite, résultant du décalage ressenti entre la gravité du geste et sa valorisation par le groupe : « *l'ennemi, c'est une cible (sous-entendu on ne voit pas toujours son corps), mais j'ai tué des gens quand j'ai largué cette bombe. J'étais choqué qu'ils nous attendent au pied de l'avion avec le champagne, je n'avais pas le cœur à fêter cela* ». Il faut ici préciser le contexte : ce qui était fêté étaient les premières bombes tirées par le Rafale, moment extrêmement important dans la

vie d'un avion²⁰. Être présent sur un théâtre d'opération fait entrer cet avion dans la catégorie des objets validés par l'épreuve du feu, c'est le travail de nombreuses personnes pendant de nombreuses années qui est reconnu à ce moment précis. Il n'empêche que le récit de ce navigateur laisse transparaître une profonde solitude à ce moment-là.

« Tirer une bombe, c'est la finalité de notre métier et un pilote qui fait 3000 heures de vol sans jamais tirer une bombe en réel, c'est pratiquement un pilote frustré. Il va devenir zen, en se disant, la vie est ainsi faite, mais on m'a entraîné pendant tant d'heures de vol et je n'ai jamais concrétisé, réalisé cette finalité qui est de larguer une bombe. Parce qu'on voit juste l'acte de larguer une bombe et surtout pas, on va pas aller plus avant, se demander est-ce que j'ai tué un père de famille qui a des enfants, etc. (...) On n'est que le bras armé et on ne va pas chercher... Et c'est vrai, que vis-à-vis de ses pairs –alors à tort parce que je n'ai jamais entendu un pilote se moquer d'un autre parce qu'il avait jamais tiré- mais c'est plus la perception qu'on peut imaginer que les autres ont de soi qui font qu'il faut tirer. »

Si le tir reste bien un signe de distinction très intériorisé, il faut inscrire cette remarque dans une perspective temporelle : le tir en mission de guerre est d'autant plus distinctif que peu dans une génération de pilotes ou dans un escadron y ont eu accès, ce qui était le cas jusqu'à une période encore récente²¹.

²⁰ « Quand vous vous mettez en place sur un détachement, il y a forcément un premier individu qui tire, avec le cycle des vols, il est certain que pendant une quinzaine de jours cet individu va se sentir mis en valeur par rapport au groupe, mais petit à petit, les semaines passant, de plus en plus d'individus tirent et on revient à l'équilibre du début où tout le monde a tiré. Je pense qu'on est très sains dans les forces françaises là-dessus, certes c'est une consécration de tirer, maintenant c'est à la limite plus personnel que... c'est-à-dire que je suis fier de ce que j'ai fait, de la manière dont j'ai su gérer mon stress plus que je me mets en valeur par rapport aux autres. Ce n'est pas malsain de dire, voilà je me retrouve premier de la classe, c'est plus, je suis premier de la classe, j'ai investi du temps à travailler, ça a marché, je peux être fier de moi. »

²¹ C'est cyclique, comme l'explique ce pilote qui ajoute aussi une explication culturelle : « Les règles d'engagement sont complètement différentes...c'est d'ailleurs un gros gros problème qu'on a actuellement...Aux USA, j'ai trouvé que c'était très très sain, encore plus que nous, c'est-à-dire qu'ils ont un esprit très cowboy les anglo-saxons, dans le doute on tire, et donc pour eux si j'ai un friendly, un soldat ami qui est sous le feu, que j'ai appréhendé l'environnement autour ou pas, je vais tout faire pour défendre cet individu quitte à tuer des civil, ils vont faire partie des dommages collatéraux. Ces dommages pour les américains, c'est du tolérable, ça fait partie des aléas de la guerre. En France on a tellement une vision droite de l'homme et que je dois tellement pouvoir tout justifier, que il est inconcevable de faire un dommage collatéral, quitte à perdre un militaire. Ce qui est inconcevable pour un américain. Donc là on a deux approches complètement différentes du même problème. Et le fait qu'ils soient cowboys, tout le monde tire, et donc tirer n'est plus la finalité. **Je n'ai jamais vu un pilote de chasse américain qui n'ait pas tiré.** Alors qu'en France il y en a encore qui n'ont pas tiré et si vous étiez venu en 2003, parce que c'est cyclique, Kosovo, 75% du personnel à Nancy avait tiré, cinq ans après on tombait à 30%, arrive l'Afghanistan et ça monte doucement et depuis qu'on est à Kandahar, on remonte franchement parce que ça tire toutes les semaines et là on va arriver aux 75%. Les américains c'est 100% du personnel à part les jeunes, et qui tirent plusieurs fois. » (pilote Mirage 2000)

Un changement est en train de se produire, comme nous l'explique ce pilote de Mirage 2000 :

« Oui, maintenant, à Nancy tout particulièrement, vous retirez les jeunes qui ne peuvent pas tirer, 90% de la population a déjà tiré. (...) Si vous en avez un ou deux qui tirent, vous connaissez ceux qui ont tiré, et ils sortent du lot. Maintenant, si vous avez 90% de la population qui tire, globalement on ne se parle qu'entre personnes qui ont tiré, donc on assume que tout le monde a tiré. Donc il n'y a plus de discrimination. »

On pourrait alors penser que le fait que tout le monde ait tiré instaure une forme de hiérarchie de valeur à d'autres niveaux. Puisque ce n'est plus le fait de tirer qui distingue, alors qu'est ce qui distingue ?

« Avant il y avait deux choses qui distinguaient, l'expertise ou l'expérience aérienne, on fait le distinguo entre expérience et expertise. Par exemple quelqu'un qui a des milliers d'heures de vol a énormément d'expérience mais si vous prenez cet individu et que vous le mutez sur un nouvel appareil, il a une expertise très réduite de ce nouvel appareil. Il va s'appuyer dans un premier temps sur son expérience qui est grande pour compenser un manque d'expertise. Quelqu'un qui a une très grande expertise sur un appareil va être reconnu en tant que tel par ses pairs, et donc dans notre système de valeurs il y a effectivement : est-ce que cette personne est compétente, est-ce qu'elle sait beaucoup de choses sur l'avion et son environnement, et puis est-ce que cette personne a tiré ? Maintenant que tout le monde a tiré, vous revenez à notre échelle de valeur qui est la plus saine, qui est le niveau de compétence et de connaissance dans l'avion, est-ce que tu es pédagogue. Soit vous êtes instructeur soit vous êtes instruit, à chaque vol, ça se passe comme ça, il y a quelqu'un qui briefe les autres et qui note. On revient à une échelle de valeurs plus saine peut-être. »

2.1.4. La réciprocité du combat

Combattre, c'est aussi « se sentir menacé ». **La mise en danger de soi** reste une composante centrale de la définition du combat, mettre son corps en aventure de mort, disait-on au moyen âge.

« On a fait des missions au cours desquelles on allait flirter avec les frontières libyennes, on savait que si on était, pas forcément abattu, mais tout simplement en panne sérieuse et devant nous éjecter... moi je parlais du principe que je ne passais pas une nuit, qu'ils me retrouveraient immédiatement même dans le désert et que je ne passais pas la nuit, donc c'est la même ambiance si tu veux que... c'est la guerre, on décollait, on était armé physiquement c'est-à-dire que si on s'éjectait, on avait un pistolet pour tenter de se défendre un petit peu et puis on aurait appliqué des techniques pour essayer de survivre le plus longtemps possible en

Les mutations de la perception du combat par les équipages d'avions de chasse

sachant se planquer... parce qu'il n'était pas question d'agiter un drapeau blanc en disant je suis là venez me chercher. Au contraire, il fallait s'enterrer... »

« La veille de la première mission, personne n'a dormi. C'est-à-dire que quand moi j'ai volé le troisième jour du conflit, et c'était pareil pour tous les autres, la veille, vous ne dormez pas, vous avez fait votre testament et vous vous dites 'dans six heures ou dans huit heures je peux être mort' »

Cette menace physique sur soi-même est présente dans tous les entretiens : le risque que tous ont en tête est celui de la capture à la suite d'une éjection au-dessus d'un territoire hostile, comme on l'a vu dans la partie précédente.

2.2. Diversité des théâtres d'opération et représentations du combat

Les pilotes et navigateurs que nous avons pu rencontrer nous ont fait le récit de leur expérience sur différents théâtres d'opération : Tchad, Irak, Bosnie, Kosovo, Congo, Afghanistan. Ces théâtres d'opération ont chacun leurs spécificités en termes d'intensité du conflit, de type d'avions engagés, de la présence française seule ou au sein d'une coalition, de la possibilité de contacts avec les populations locales, des conditions d'hébergement sur place... Ces spécificités apparaissent comme une composante essentielle du ressenti du combat. Les pilotes et navigateurs, lors des entretiens, hiérarchisent « leurs guerres » principalement en fonction de ces critères.

Le deuxième aspect important, dans la construction de leur vision des choses, tient à leur propre expérience au moment de leur engagement sur un théâtre opérationnel : le premier détachement opérationnel laisse toujours un souvenir particulier, très formateur, c'est souvent à la lumière de cette première expérience qu'ils évalueront les suivantes. Les souvenirs restent très précis, même après plusieurs années. Ces moments sont visiblement parmi les plus importants de la vie des hommes que nous avons rencontrés. Si tous n'ont pas connu l'épreuve du feu au sens strict du terme, tous ont, en revanche, été dans ces détachements opérationnels confrontés à l'épreuve de la mission de guerre.

Le niveau d'intensité du conflit et l'expérience du pilote au moment de son départ en détachement apparaissent clairement dans l'extrait d'entretien qui suit comme des critères importants dans l'appréciation des choses. :

« Ce n'est pas le même contexte quand par exemple les gens ont fait la première mission du Golfe. Là, même s'ils ont été terriblement préparés par la presse avant d'aller là-bas, quand

ils sont arrivés, ils savaient que ce n'était pas un jeu, que c'était vraiment un gros truc qui partait, en multinational. Quand ils ont préparé leur première mission, il y avait quand même du monde en place, il y avait une chasse qui était déjà assez importante, chez les Irakiens, quoi qu'on en dise et puis surtout une défense sol-air qui était annoncée comme étant forte et qui a justifié les prévisions... eux ils ont certainement décollé avec un inconfort, qui était accepté mais quand même un inconfort bien plus grand que moi pourtant tout jeune pilote. Je pense que là c'était d'un autre niveau... Au Tchad, moi je n'ai pas été très perturbé, cela faisait déjà quelques mois que l'opération était en cours, les anciens nous avaient dit ce qui s'y passait, bon il y a le côté africain, première mission en Afrique, première mission sur le désert. Selon le contexte dans lequel on est, ça change quand même beaucoup de choses. »

Cette expérience est non seulement individuelle, elle est aussi collective²² comme tient à le souligner cet autre pilote qui a vécu successivement les guerres d'Irak et du Kosovo. Évoquant d'abord l'Irak, il se souvient : *« c'était apocalyptique parce que moi j'ai eu l'impression d'être dans... à la limite du cuirassé Potemkine. Il y avait un flou complet, un doute extraordinaire sur la capacité de nos chefs à diriger, sur la capacité de nos avions à être opérationnels, sur notre capacité opérationnelle remise en doute en permanence, et donc ça, ça fait un climat qui est incroyable ! Moi j'en garde des souvenirs si vous voulez c'était, alors humainement c'était merveilleux, mais je vous dis c'était le doute énorme parce qu'on était sûr de rien. Et pourquoi est-ce que j'en parle autant, c'est parce que sept ans après, le Kosovo, ce n'est plus du tout la même ambiance, là les gens sont sereins et confiants dans leur commandement, confiants dans leur équipement, confiants dans leur tactique. »*

De la même manière que le combat intègre tout ce qui entoure le moment du tir, au point même de garder pleinement son sens indépendamment de la réalité de ce geste, le combat reste étroitement dépendant des conditions qui entourent les missions de guerre, comme nous allons le voir maintenant.

2.3. La vie en détachement opérationnel : un huis clos à géométrie variable

Sous la tente, à l'hôtel en ville, dans des algécos ou en villa, les conditions d'hébergement sont très diverses. Ce qui semble, au regard des premiers

²² Se souvenant de son arrivée en Irak fin 1990, ce pilote se souvient : *« c'était une ambiance extrêmement particulière, extrêmement particulière parce que justement pour la première fois depuis la guerre d'Algérie, même s'il y avait eu après des opérations en Mauritanie ou au Tchad, qui avait eu avec le bombardement de Ouadidoum etc. ; c'est la première fois qu'on allait partir dans un conflit « haute intensité » contre ce qui était présenté à l'époque comme la quatrième armée du monde »* (pilote de Mirage 2000)

entretiens, faire la principale différence consiste dans le fait d'être ou non « enfermés » entre soi²³.

« L'armée de l'air, pour travailler, a besoin d'une base aérienne, c'est la différence avec l'armée de terre. On était sur l'aérodrome international de. De l'autre côté de la piste, il y a un camp qu'on appelle Adjé Kosei, du nom d'un vénérable guerrier tchadien. C'est une enceinte militaire de l'autre côté de l'aérodrome. Les gens vivent sur ce camp-là, il n'est pas question d'aller en ville. — On ne sort pas ? — Cela dépend des moments, en tout cas pas pour habiter. Il y a des moments où c'est le black-out. Quand tout va bien, il y a quelques restaurants indigènes où on peut aller, il y a quelques boîtes de nuit, mais il n'est pas question de passer la nuit dehors. »

Les variations d'intensité du conflit vont considérablement transformer les conditions de vie des équipages en opérations extérieures (OPEX) et en particulier les possibilités de sortir du camp militaire. Nous l'avons observé au Tchad où quelques jours après notre retour, l'attaque de la capitale par les « rebelles » faisait brusquement monter la tension dans ce qui était encore quelques jours auparavant un détachement plutôt « tranquille ». Aller à la piscine de l'hôtel en ville ou bien dans un restaurant local ou encore boire un verre le soir, plus simplement faire un jogging en dehors de l'enceinte du camp (gardée par les légionnaires) constitue autant de possibilités d'échapper momentanément au huis clos²⁴ de la base aérienne. Les enjeux sont visibles et se déployant dans un système d'alliance (en particulier avec le service médical de la base) pour parvenir à ses fins, car pour sortir, il faut impérativement une voiture... Ces enjeux sont importants aussi pour la vie économique locale : la population militaire dépense sur place et cela constitue une manne significative :

²³ Pour une comparaison avec l'armée de terre, on pourra se reporter aux travaux d'André Thiéblemont, *Expérience opérationnelle dans l'armée de terre*, C2SD, 2001 et d'Emmanuelle Prevot-Forni, *L'identité militaire à l'épreuve des opérations extérieures à finalité pacificatrice*, C2SD, 2001. La question de la vie quotidienne en détachement opérationnel fait écho aux récits que nous avons pu recueillir.

Pour un complément d'information et d'analyse sur cette question, on pourra se reporter à la lecture du texte d'Antoine Petit-Laurent, *Retour sur l'expérience du détachement aérien français à Douchanbe, Tadjikistan (2001-2007)*, C2SD, Thématiques n°10, septembre 2007. Texte en ligne sur Internet. L'auteur y présente la question du logement des militaires en Opex comme un « sujet controversé » et souligne que cette controverse est ancienne. Il fait en particulier référence aux conditions de vie jugées « trop favorables » pendant la guerre du Kosovo, ce qui vient renforcer les discours recueillis dans nos propres entretiens.

²⁴ Huis-clos que Goffman qualifie d'institution totalitaire : « C'est une caractéristique fondamentale des sociétés modernes que l'individu dorme, se distraie et travaille en des endroits différents, avec des partenaires différents, sans que cette diversité d'appartenances relève d'un plan d'ensemble. Les institutions totalitaires, au contraire, brisent les frontières qui séparent ordinairement ces trois champs d'activité ; c'est même là une de leurs caractéristiques essentielles. » *Asiles*, Editions de Minuit, 1968. p.47.

plusieurs pourcents du PIB Tchadien²⁵ ! La durée est un élément fondamental de la construction d'un huis clos, les détachements durent généralement deux mois pour les personnels navigants et quatre mois pour les autres militaires. Le moment des relèves apparaît comme une rupture à la fois redoutée et désirée du huis-clos patiemment construit²⁶, nous y consacrerons une partie spécifique.

Comparant le Kosovo et l'Afghanistan, ce pilote confirme les multiples visages des détachements opérationnels :

« Mes deux expériences sont très différentes l'une de l'autre. Encore une fois, parce que le contexte de la première faisait qu'on était dans un hôtel 4 étoiles et qu'on n'avait pas réellement d'opérations sur le terrain et qu'on voyait les gens, c'était l'été sur la côte adriatique et, il y avait certes le hiatus, mais on le vivait pendant la mission ou juste avant et juste après, mais pas au moment où on peut penser à ses proches donc c'est comme si on avait été en voyage d'affaire un peu plus loin, mais encore dans un milieu qui rappelait assez bien celui qu'on avait quitté. Alors qu'en Afghanistan, c'était dans un camp, il n'y avait que des militaires, on logeait sur la plateforme, parfois en hôtel mais c'était rare et puis dans un environnement très différent, c'est-à-dire que le Kirghizistan, ce n'est pas l'Italie, là il y a vraiment deux mondes qui sont plus nettement séparés et puis on avait un accès aux moyens de communication qui était peut-être un peu moins aisé aussi. C'était plus la guerre en Afghanistan, oui clairement. »

« A Al Asha, ce n'était pas facile, mais on était tous dans des logements dans des petits bungalows les uns à côté des autres. On vivait en permanence ensemble. Donc si voulez, on avait une facilité pour avoir cet effet de groupe parce qu'il n'y avait rien à faire, qu'on était bloqué sur la base, les conditions n'étaient pas terribles et donc on était en permanence, en permanence les uns sur les autres ».

Le manque de confort, la promiscuité, des conditions de vie difficiles rapprochent les membres du groupe, ils les rapprochent aussi des conditions de la guerre, de sa dureté : on ne part pas à la guerre comme on part au bureau ou en voyage d'affaire et plus la transition est claire, plus les choses semblent simples.

²⁵ Le même type de remarque a conduit le Général Denuel (Commandant le détachement aérien français sur la base de Manas en 2002) à écrire : « Dans un pays pauvre comme le Kirghizistan où le revenu moyen est extrêmement bas, la manne apportée par les militaires intéressait tout le monde, à commencer par les femmes qui étaient très nombreuses à chercher une occasion de fuir cette misère », « Manager les hommes dans une situation extrême », *Journal de l'Ecole de Management de Paris*, n°48, 2004. Cité par Antoine Petit-Laurent, op.cit. p.34.

²⁶ Les peintures sur les murs de la salle des opérations, les objets fabriqués collectivement sur place sont autant de marques laissées en souvenir par les détachements successifs. Il est de « bon ton » de tenter d'affirmer la singularité de son groupe.

La proximité avec la vie quotidienne ordinaire est d'ailleurs troublante pour certains qui, basés en Italie pour aller combattre au Kosovo, faisaient un vol de guerre un jour et une visite touristique le lendemain. Le contraste leur semblait d'autant plus saisissant que l'environnement du théâtre d'opération est décrit comme un espace aérien clos, réservé aux militaires, que la menace était réelle : « *c'était vraiment un théâtre où on avait peur de mourir* ». Ce contraste est peut-être une des principales caractéristiques d'un certain type de guerres moderne.

« À Kandabar, vous êtes dans un lieu, avec les hélicoptères, ça tourne, la poudre, le bruit, au milieu de la nuit, les gens sont réveillés, ta,ta,ta,ta, ça tire de partout et ce sont les gens de l'armée de terre qui, avant de partir en tournée, sont en train d'essayer leurs armes, leurs grosses 12-7 sur leurs blindés, donc ça réveille tout le camp et il est 4 heures du matin. Vous êtes constamment réveillé par ça donc vous mettez des boules Quiès et la clim à fond pour que ça fasse un ronronnement qui atténue le bruit extérieur. Donc vous avez quand même toujours un niveau de stress latent, vous n'avez pas le choix, vous vivez là-dedans. »

La mixité avec les autres armes rend la réalité de la guerre beaucoup plus concrète pour les pilotes qui habituellement se sentent « protégés » de tout cela dans leur avion. Les soldats avec lesquels ils coopèrent pendant les missions de CAS (Close Air Support²⁷) cessent d'être « *ces petits points noirs qu'on voit au sol* ». Cette mixité les rapproche du sol, du champ de bataille, comme nous le verrons dans la troisième partie.

*« À Kandabar, on a pris conscience qu'on est dans un environnement hostile. Ce détachement-là plait beaucoup moins que les autres. Alors qu'à Doushanbe, tout le monde était très content d'y aller. C'étaient les mêmes missions (des cibles humaines), mais **maintenant on commence à comprendre qu'il y a un risque pour soi**. À Doushanbe, on ne le percevait pas aussi clairement, il faut qu'on nous mette en plein milieu... Les américains ont toujours combattu comme cela, en se mettant au milieu des ennemis. Nous, on a toujours eu une approche de l'extérieur. Qu'est ce qui est mieux, je ne sais pas, c'est différent, on s'y est mis et c'est vrai qu'on tire deux fois plus de bombes qu'avant. »*

Quinze mille personnes vivent en autosuffisance, sur le modèle américain du détachement opérationnel²⁸, sur la base de Kandahar. Ce mode de vie autarcique est renforcé par l'hostilité des territoires qui entourent la base :

« C'est un huis clos, les seuls qui sortent on les voit sortir, je ne dirais pas la fleur au fusil mais, ils sont en forme, ce sont des guerriers, bien rasés, bien propres et on les voit revenir l'œil

²⁷ CAS : Close Air Support. Appui aérien rapproché.

²⁸ Modèle différent de l'approche française traditionnellement fondée sur des contacts plus soutenus avec la population des pays dans lesquels les militaires interviennent. Pour une analyse de cette différence d'approche, cf. Antoine Petit-Laurent, op.cit. p.26

bagard quinze jours après, les véhicules sont criblés, j'avais vu un véhicule avec du sang partout à l'intérieur, et vous voyez les mecs, ce sont des zombies ».

Les proportions semblent gigantesques et l'organisation américaine très efficace. Elle vise à améliorer l'ordinaire du soldat en opération, en reconstruisant autour de lui un environnement familier :

« Vous avez des salles de sport, on essaie actuellement de mettre l'accent sur la détente du personnel, donc beaucoup de sports communs, de réunions, d'événements sociaux de façon à divertir les gens, à les sortir un peu du contexte guerrier. »

Déjà pendant la deuxième guerre mondiale, cette organisation avait impressionné Paul-Henri Chombart de Lauwe, alors jeune pilote de chasse envoyé en Afrique du Nord, avant de devenir sociologue : « Un plateau désertique entouré de montagnes dénudées. Près d'une *sebkha* blanche, un morceau d'Amérique semble tombé là par hasard. Le camp d'entraînement où les pilotes doivent vivre en vase clos est doté de moyens matériels et d'une organisation spectaculaire : douches, cantines, terrains de sport, bars, cinéma, infirmerie constituent un ensemble voué au bien-être et à l'efficacité des pilotes et des autres catégories de personnels. » (Chombart de Lauwe, 2007, p.104)

Les conséquences de l'arrivée des personnels navigants français sur la base américaine de Kandahar sont pour eux l'occasion d'une mixité avec l'armée de terre qui change visiblement leur regard sur la guerre et qui, en raccourcissant la distance qu'ils avaient techniquement et socialement construite, les expose davantage. Les conséquences sont aussi opérationnelles au sens où la temporalité de la mission est, elle aussi, comprimée, avec une montée en puissance beaucoup plus rapide :

« Cette base est située en plein fief taliban, c'est dans la région la plus dangereuse d'Afghanistan. L'intérêt principal est que plutôt que de venir de Doushanbe au Tadjikistan, où il nous fallait survoler cinquante minutes aller, cinquante minutes retour, donc une heure quarante de perdu, autant d'argent, autant de pétrole, autant de fatigue pour les équipages, et bien là, vous décollez et cinq minutes après vous êtes sur le plus grand champ de tir du monde. C'est aussi ce qui met la pression aux équipages, là vous n'avez pas de temps de repos. Avant on avait au décollage, on venait de notre bel hôtel, on avait cinquante minutes pour se mettre en jambes, là c'est immédiatement, vous êtes prêts à tirer, le tempo de la mission est complètement modifié ».

De la formation initiale à l'entraînement quotidien en escadron, tout est tendu vers la mission opérationnelle qui en est l'aboutissement, voire l'accomplissement logique comme nous allons le voir maintenant en détail.

2.4. Devenir combattant : une construction pas à pas

« Incontestablement. Quand je fais le bilan de ma vie professionnelle, ce n'est pas les trois trucs que j'ai fait à l'état major, si je me retourne, je me dis que j'ai vraiment fait ce que je voulais et je me suis prouvé à moi-même que j'étais capable de le faire. »

Quel est le sens du combat ? On comprend rapidement que ce sens est défini en dehors du moment même de l'action, bien en amont, tout au long du cursus de formation, puis d'entraînement d'un pilote de combat (terme couramment employé en détachement, on parlait plus volontiers du pilote de chasse en escadron ; jusqu'à quel point ces deux termes sont-ils équivalents ?).

On assiste dans les récits qui nous sont donnés à une véritable mise en tension (dont l'intensité augmente graduellement) qui conduira le jour J l'homme à effectuer le geste de tirer comme il l'a fait maintes fois avant à l'entraînement (comme un automatisme : corps-machine) et à séparer l'enchaînement des gestes et actions nécessaires de la signification politique de celui-ci : *« c'est après que l'on y pense... c'est bien avant que l'on est censé y avoir pensé »*.

Nous ferons l'hypothèse que cette construction graduelle, très progressive, pas à pas, comme disent certains, vise à conduire les équipages à **trouver la bonne distance**, celle qui leur permettra de légitimer leur geste. Tous les moments, depuis le premier jour de la formation, participent de ce processus dont les pilotes et les navigateurs sont largement conscients. Si des étapes sont ignorées dans ce processus d'aguerrissement, l'édifice se fragilise (certains disent que les plus jeunes qui partent à Kandahar et dont c'est le premier détachement ne sont pas suffisamment préparés à ce qu'ils vont vivre et voir).

2.4.1. Le désir du combat

Partir en opération, effectuer des missions de combat apparaît à la quasi-totalité des équipages que nous avons rencontrés comme un aboutissement « naturel » d'un processus qui conduit à désirer l'expérience du combat parce qu'elle seule peut donner in fine un sens à tout ce qui a précédé. *« Finalement, je me sentais employé pour ce à quoi j'avais été préparé depuis le début de ma carrière et ça, c'est une satisfaction. Cela ne veut pas dire que le militaire soit pro conflit, mais néanmoins, une réalité de non-emploi trop longue risque de déconnecter de la réalité et le fait de recoller à l'emploi effectif des forces armées, allant ou pas jusqu'au tir d'un armement, peu importe, mais d'une présence sur un théâtre d'opérations, c'est quelque chose de très important et c'est pour cela que les gens le recherchent. On voit rarement des gens qui disent ne pas vouloir aller en opération, sauf quand elle est trop fréquente et qu'elle pose des problèmes sur le plan familial par*

exemple. Mais sinon les gens ont toujours envie d'aller en opération, pas parce qu'ils ont envie d'ôter des vies, mais parce qu'ils se sentent employés pour ce à quoi ils ont été formés. »

Un désir du combat qui peut conduire à l'excitation comme on l'a déjà vu précédemment :

*« Il y a une **excitation** du combat qui est extraordinaire. Vous avez une **adrénaline**, un **stress** qui fait que ça met énormément de temps à retomber. Vous êtes galvanisés et vraiment **affûtés** pendant tout le temps de la mission, et après vous pouvez rentrer et vous écrouler complètement mais vous êtes durant le moment du vol complètement... **galvanisés**. »*

Les termes employés parlent d'eux-mêmes, cette tension, suivie d'un « écroulement complet », est bien entendu liée à l'intensité de la mission, à sa difficulté, au risque encouru (ici pendant la guerre du Golfe) par le pilote. On est ici au cœur d'un processus qui conduit au dépassement de soi, à un moment d'exception que certains rapprochent de la jouissance.

Jusqu'à l'excitation ou à l'inverse jusqu'à la frustration :

« Oui, ils sont heureux parce qu'ils se disent, je suis pilote de combat et je vais faire ce que je voulais vivre. Je vais juste vous donner un exemple. Pour notre première mission au-dessus du Kosovo, on arrive et j'étais avec un pilote de chasse, un pilote assez expérimenté et lui n'a pas réussi à ravitailler le premier soir, parce que ça bougeait, il était un peu nerveux. Il n'a pas réussi à ravitailler et donc il a dû se dérouter sur un terrain italien. Et bien son navigateur, m'a dit, quand on s'est posé, il est sorti de l'avion, il s'est mis à pleurer. Il s'est mis à pleurer au pied de l'avion, parce qu'il s'est dit, merde, je suis pilote de combat, je ne suis même pas foutu d'aller faire une mission de combat. »

2.4.1.1. Un basculement dans une autre temporalité

La temporalité de l'action n'est plus celle de la réflexion, comme si agir, c'était pour un temps, ne plus penser : « *Avant vous vous dites 'on va me tirer dessus, je vais mourir etc. etc.'* Ça, c'est avant l'action et puis au moment où vous y aller, ben c'est parti. Je pense que c'est exactement la même chose que quand vous êtes en train, pas de faire un saut à l'élastique parce que, avant de faire le saut vous avez peut-être ce genre de peur mais après **le moment où vous y allez, il est tellement court que, comment dire, vous n'avez pas le temps de voir la transformation.** Pourtant il y a bien un moment où vous avez eu extrêmement peur et un moment où vous y êtes allé ; au moment où vous y allez, ce n'est plus la peur qui vous prend, vous êtes en train de vous dire 'bon ben qu'est-ce que je fais pour ne pas m'écraser contre le bord du parapet ou qu'est-ce que je dois faire comme position pour bien rebondir. Et bien là, c'est exactement pareil ».

Les mutations de la perception du combat par les équipages d'avions de chasse

Agir pour ne plus penser et ainsi dépasser ses peurs. La métaphore du saut à l'élastique utilisée par ce pilote nous invite à prendre la mesure de l'intensité des émotions²⁹ qui l'animaient le jour de sa première mission au-dessus de l'Irak.

Cet autre entretien nous confirme l'idée d'une séparation nécessaire entre une réflexion sur le sens de l'action et l'action elle-même : « *C'est vraiment un métier où vous avez des phases, si vous réfléchissez vous êtes perdu. Vous ne pouvez pas bien travailler si vous réfléchissez trop, si vous laissez vos états d'âme... vous ne pouvez pas faire votre boulot.* »

Ce que nous avons appelé le désir de combat tient plus souvent³⁰ de l'accomplissement professionnel que de l'instinct guerrier. Pourtant, les deux dimensions vont être très tôt mêlées dans la carrière des équipages de combat et c'est peut-être de ce mélange initial que naît le sentiment de légitimité qui rend l'action possible.

On comprend mieux au regard des citations qui précèdent l'étrangeté de ce métier pour quelqu'un d'extérieur et parfois pour les pilotes eux-mêmes lorsque la tension retombe. Essayons maintenant de revenir sur chacune des étapes qui mènent jusqu'à cet étrange désir du combat, étrange, parce que naturalisé.

2.4.2. De l'entraînement à la mission opérationnelle : la construction de la confiance

Continuité ou rupture ? Bien qu'elles appartiennent à des catégories distinctes, les situations d'entraînement et les situations opérationnelles renvoient l'une à l'autre sur le plan de la construction du sens comme l'exceptionnel n'a de sens que par rapport à la routine. La préparation des équipages a pour but de tisser le maximum de continuités entre l'entraînement et l'opération. Ce souci est présent en amont même de l'entraînement, dès le début de l'apprentissage :

²⁹ On est ici proche des pratiques ordaliques décrites par David le Breton dans *Passions du risque*, Paris, Métailié, 1991.

³⁰ A quelques exceptions près, par exemple : « *au départ je me suis engagé militaire, mon père était militaire, etc... bon voilà, donc je me suis dit, tu es militaire tu fais un boulot de militaire, c'est pas pour rester à la maison, voir les potes partir comme c'était le cas, comme j'étais sur 2000N je voyais les potes à côté sur F1, Mirage 2000, tu es où toi ? Ben en Afrique, là je suis en Afghanistan... ah ouais d'accord. Et là, vous, vous restez à la maison, ça je ne supporte pas, je suis venu pour ça sinon j'aurais fait pilote de ligne, et on en parlait pas... ça je ne supporte pas. Donc la seule porte de sortie, c'était de faire cette formation, d'aller au sol certes, mais au moins d'aller faire quelque chose... » (Pilote de Rafale)*

« On est **terriblement** bien entraîné à cette épreuve du feu. On a un cursus de formation qui n'est pas si tranquille que cela pour deux raisons auxquelles je pense. La première c'est cette espèce de babutage dans le cursus des pilotes, cet agacement que génèrent les instructeurs pour ne pas rendre la vie facile au jeune entraîné, c'est pas par hasard. Sans que celui-ci ne le perçoive, ça fait partie de la formation de contraindre la vie de tous les jours du pilote, notamment en matière de vols, de faire en sorte que ce soit rarement simple, qu'il y ait des inputs qui viennent contrarier ce qui était prévu. Cette montée en pression lente, lente dans la vie de l'élève pilote d'abord, puis du pilote après, c'est cela la finalité, on sait qu'on ne banalisera pas... On sait qu'on ne peut pas banaliser l'événement extraordinaire qu'on subira, la très grosse panne par exemple, même en métropole. Il faut comparer un peu les choses, d'aucun pourront dire que cela n'a rien à voir, mais je suis convaincu qu'il y a un rapport entre ce que l'on vit dans un avion monoplace de nuit quand il ne fait pas beau et que tout va mal et qu'on subit une panne énorme ; c'est quelque part la même ambiance que d'être au fin fond de l'Afrique dans un endroit très mal pavé avec des gens qui canardent en dessous. Quand on est en métropole avec une mission très basique au départ et que tout se met à ne pas aller, **on est dans un inconfort qui ressemble à l'épreuve du feu**, sur le plan du sentiment, sur le plan du vécu, de l'accélération cardiaque, de la transpiration, cela dépend des personnes, de l'émotion, cela ressemble et donc on profite de cette période de formation soit en provoquant les inputs quand on instruit la personne qu'on entraîne, soit tout naturellement quand elle va subir les pannes innombrables, on a rarement un vol qui se passe sans une toute petite panne. Plus rarement, fort heureusement, il y a des vols où rien ne va parce que rien ne va, la mécanique, l'environnement qui s'en mêle, si en plus, on a un peu mal préparé les choses, on peut avoir des vols quasiment scénario catastrophe, c'est comme ça et ce sont d'excellents terrains d'entraînement qui font que comme le boxeur qui à force d'avoir été habitué à prendre des coups en les appréhendant, en ayant très mal, finit par ne plus les appréhender et par les recevoir sans avoir mal. Chez nous c'est pareil, l'objectif c'est que les gens arrivent en opération non pas en banalisant, parce que rien que le fait d'appeler cela opération et quand c'est la première fois, on change de contexte, on ne peut pas retranscrire, même à Red Flag, l'exacte situation de ce qu'est une opération et de ce qu'on ressent en opération. Il n'empêche que c'est un superbe entraînement et que **s'il n'existait pas ce serait très difficile de se retrouver en opération**. C'est ce qu'ont constaté les américains au Vietnam et qui a conduit à mettre en place ces méthodes d'entraînement jusqu'à Red Flag pour mettre la personne qui va subir le feu au plus près. »

Car « tuer n'est pas un geste naturel », il faut donc l'apprendre. Donner la mort est une composante du métier tout autant que consentir à la recevoir. Ces deux facettes solidaires caractérisent le cœur de l'engagement du militaire, de celui qui va « subir le feu » dans les deux sens du terme, c'est-à-dire en connaître l'épreuve. Et comme disent certains : « on ne peut jamais savoir à l'avance comment on va réagir ». Il ne suffit pas de façonner un bon pilote ou un bon navigateur, il faut préparer cet être humain à combattre, c'est-à-dire à donner et à recevoir la mort. Dans un article très documenté sur l'apprentissage des soldats, Frédéric

Baillette évoque ce « processus de désensibilisation conduisant à penser l'impensable : tuer »³¹. Il s'agit là d'une mise en tension progressive patiemment construite.

« Il y a des gens qui, arrivés dans l'avion, ne sont pas bien parce que tirer au canon, tirer des missiles... ils ne sont pas faits pour cela. Cela se saurait quand même si à 18 ans, quand on est civil... Les écoles font pour que ça marche bien. On doit se débrouiller assez bien parce qu'il y a relativement peu de cas d'abandon et pourtant, on subit des agressions de la société... » Des enquêtes menées au cours de la seconde guerre mondiale auprès de soldats américains et citées par A. Gabriel Richard ont montré que, même attaqués, seuls 15% des soldats ouvrirent le feu contre l'ennemi et que chez les pilotes de l'armée de l'air, « la plupart n'abattirent qui que ce soit, ni ne tentèrent d'ailleurs de la faire ». La cause avancée par l'auteur est la peur³². Peur de mourir ou peur de tuer, il ne le précise pas.

2.4.3. L'aguerrissement, une progression graduelle

Howard Becker utilise la notion de « carrière » pour désigner le long et complexe processus qui conduit, dans l'Amérique des années cinquante, certains groupe sociaux (les musiciens de jazz et les fumeurs de Marijuana) à adopter des comportements déviants. Nous sommes bien loin de notre sujet, mais on peut pourtant retenir de l'utilisation que Becker fait de cette notion une invitation à repérer les étapes d'une progression toujours guettée par le processus de réversibilité : depuis le premier jour en école, la carrière du chasseur peut être interrompue à tout moment (sur décision des instructeurs ou bien de son propre fait : à plusieurs reprises le récit de pilotes de chasse entrés dans les ordres nous a été livré, plus couramment, certains choisissent de rester en école). Chaque étape renforce, si elle est franchie avec succès, l'engagement initial ; elle peut tout aussi bien signifier le renoncement à cet engagement. Plus on est avancé, plus c'est évidemment difficile de renoncer.

Reprenant les termes d'Everett Hughes, Becker propose de définir ainsi la notion de carrière : « Dans sa dimension objective, une carrière se compose d'une série de statuts et d'emplois clairement définis, de suite typiques de positions, de réalisations, de responsabilités et même d'aventures. Dans sa dimension subjective, une carrière est faite des changements dans la perspective selon laquelle la personne perçoit son existence comme une totalité et interprète

³¹ Frédéric Baillette, « Incursion chez les petits tueurs infatigables », in Corps en guerre, Revue *Quasimodo*, n°8, Printemps 2005.

³² A. Gabriel Richard, *La fin des héros, folie et psychiatrie dans la guerre moderne*, Paris, Albin Michel, 1998. p.97

la signification de ses diverses caractéristiques et actions, ainsi que tout ce qui lui arrive »³³.

Cette transformation du regard sur sa propre action, cette construction d'un point de vue qui vise à offrir une grille de lecture acceptable, peut se lire à chacune des étapes que nous allons tenter de restituer maintenant. On va y voir l'importance du groupe, y compris dans sa dimension coercitive, les difficultés à partager certains  v nements de son métier en dehors de ce groupe par crainte ou expérience du sentiment de ne pas pouvoir être compris (on mesure là, concrètement, la distance qui s'est construite entre les membres du groupe, au sens large, et les « autres ». Les familles et amis proches occupent ici une position intermédiaire. On tentera aussi d'y repérer les protections et la manière dont elles sont érigées.

La question même du combat s'impose progressivement aux équipages des avions de chasse. Bien entendu **le moment de l'engagement** constitue celui des premières interrogations :

« La question, je me l'étais posée au moment de mon engagement, mais pas de manière très aigüe parce qu'au moment de l'engagement, c'est plus la passion de l'aéronautique pour ce qui me concerne, militaire certes, mais aéronautique qui a pesé dans la balance. »

Le désir de piloter un avion de chasse passe pour la plupart de nos interlocuteurs en premier, bien avant la dimension militaire. Mais nul ne peut faire l'économie d'une réflexion sur cette facette de son engagement.

« Si je suis resté dans l'armée de l'air, c'est parce que j'ai réussi à concilier les deux, je ne pouvais pas seulement m'en remettre à ma bonne étoile en disant tu ne tireras peut-être jamais, donc ce n'est pas un problème d'être pilote militaire, mais c'est un sujet qui a amené des questions chez moi, c'est clair parce qu'effectivement la motivation aéronautique était là avant la motivation guerrière. »

La formation est ensuite très progressive, elle m le l'apprentissage de l'avion, et celui du système d'armes dans un processus que ce pilote nous décrit comme encore très distancé de la réalité future : *« il faut quand même savoir que ce n'est pas du jour au lendemain qu'on vous met dans un avion de chasse pour aller délivrer de l'armement, cela se fait petit à petit... on passe par cet apprentissage de l'avion, du système d'armes, de l'avion en tant que vecteur, on va apprendre à le piloter, atterrir, décoller, le maintenir en vol, et puis après essayer à travers un système d'armes d'en faire quelque chose, à l'utiliser comme un moyen et non pas juste une finalité. Donc, petit à petit  a vient, petit à petit on prend  a un peu comme un jeu vidéo, donc le fait de délivrer de l'armement rajoute*

³³ Howard Becker, *Outsiders*, Paris, M tali , 1985, p.126.

Les mutations de la perception du combat par les équipages d'avions de chasse

à... on est un petit peu détaché de cela du fait de notre entraînement, du fait de cet apprentissage par... voilà on n'est pas mis devant le mur... »

Puis vient **l'entraînement au tir** à Cazaux, qui est toujours envisagé comme une étape importante parce qu'elle rapproche pour la première fois de « la finalité » du métier. Pour autant, on continue dans cet extrait d'entretien à parler de « bombinettes », de « jeu vidéo », d'accoutumance au stress et de banalisation du métier :

*« Une fois que vous avez fait cet apprentissage de pilotage de pilote on va vous donner un système d'armes, on va vous dire voilà aujourd'hui on va apprendre à tirer au canon, on va apprendre à tirer de petites bombinettes, on va tirer sur un champ de tir, sur des cibles qui sont matérialisées, il y a pas de bonsbommes, de bâtiments à détruire etc. On reste encore dans le domaine du jeu vidéo réel, dans le domaine de l'entraînement. (...) Donc la première fois qu'on vous met une petite bombinette, il y a deux choses qui se produisent. Vous commencez à toucher de façon concrète la finalité de votre métier et **on élève le petit niveau de stress qui ne va jamais vous quitter, jusqu'au dernier vol**. Donc on vous apprend doucement, petit à petit, à vous habituer à ce stress... sans dire que c'est une drogue, ce n'est pas vrai, mais c'est quelque chose que vous prenez... Là vous vous avez largué vos petites bombinettes, ça va devenir de plus en plus facile, finalement c'est un métier comme un autre. C'est vraiment ça, on passe de ce métier qui à mon sens est exceptionnel, à se l'approprier et à se dire c'est un métier comme un autre, je tombe de mon avion et je deviens un père de famille ».*

Le fait, plus tard, d'être **affecté sur un type d'avion** qui se déploie ou pas sur des théâtres d'opération réactive ou au contraire retarde le moment où la question se pose de nouveau :

« J'ai commencé sur Mirage III E à Nancy en 1990, le mur venait de tomber. Jusqu'à ce que je quitte cet avion qui présentait des grands intérêts sur le plan du pilotage, mais qui ne se déployait pas sur des théâtres d'opération, je n'avais jamais été confronté, non pas à la question du combat, mais à sa réalité. (...). Le fait d'avoir été sur Mirage III E dans un premier temps assez long, jusqu'à ce que je sois chef de patrouille en 1994, m'a évité ces questions. »

L'expérience des autres —un autre escadron, un autre type d'avion—peut ensuite dans certaines circonstances amener le pilote ou le navigateur à actualiser son questionnement : *« Quand même un certain nombre de questions sur le combat sont venues au moment de la guerre du golfe parce que je voyais mes copains de promotion qui étaient sur Jaguar ou sur Mirage RDI partir là-bas. J'ai su que certains en revenaient en quittant l'armée de l'air parce qu'ils n'avaient pas pu supporter l'idée de participer à des opérations dans un cadre très différent de celles de la guerre froide, à savoir la défense du sol, des familles et de la patrie. »*

Combattre, c'est aussi s'exposer, au risque de l'éjection que l'on a déjà abordé, mais aussi au risque de la capture et une fois encore, l'expérience d'un proche, quelqu'un de son escadron, fait progresser ses propres interrogations, fait passer de la théorie à la pratique : *« Il y a une autre chose qui a été majeure par rapport au combat et à l'attitude qu'on peut avoir lorsqu'on part en mission de combat, c'est cette fameuse éjection en 1995 en territoire serbe de l'équipage Chiffot/Souvignié parce que les chevaliers du ciel... on a l'impression d'être un peu inatteignable dans nos machines là-haut, qui volent vite, qui sont protégées, et là hop, finalement, si tu as un parachute dans le dos et un pistolet à la ceinture et des radios de détresse, c'est parce qu'on peut te descendre entre guillemets. J'étais en permission à mon retour, trois jours après ... en plus ils ont été maltraités, on avait bien vu des photos du pilote anglais éjecté pendant la première guerre du Golfe qui lui aussi avait été maltraité de toute évidence. Il n'empêche que quand c'est des gens de la base à laquelle on appartient, que l'on connaît, ça prend... Ça a été un moment fort parce qu'on s'est dit, il faut être prêt à éventuellement... même si on le savait théoriquement, là ça met sous les feux de la rampe quelque chose qui n'était que théorique jusque-là, il faut être prêt à subir une éjection, à se cacher, à subir un interrogatoire musclé, à subir des pressions psychologiques fortes, un emprisonnement, préparer la famille aussi à cette éventualité, enfin ça dépend des gens, il y en a peut être qui disent la chose crûment, moi je n'aurais pas pu le faire, néanmoins, ils ne sont pas dupes, surtout quand il y le voisin qui s'est éjecté, les familles auxquelles on rend visite, ils se préparent d'eux mêmes. Le fait d'aborder la question permet aussi de chasser quelques démons. »*

Pour les familles aussi, il peut être question d'un aguerrissement.

La première mission opérationnelle, même si elle n'est pas comme dans le cas de ce pilote, une mission qui conduira à un tir, va faire surgir des questions de plus en plus précises : *« A peine transformé en 1995, j'ai été envoyé en Italie pour participer au conflit au-dessus de l'ex-Yougoslavie. Peu de missions, pas de frappe, on est avant les bombardements du mois d'août, mais on était à un endroit très particulier avec une mission réelle à la clé. Je concède que mon passé sur Mirage III a fait que lorsque je me suis trouvé là-bas, ce n'était pas une remise en question, mais tout un train de questions auxquelles il fallait trouver des réponses. Comment je m'organise ? Est-ce que réellement je risque ma vie ? Est-ce que réellement je suis susceptible de l'enlever à d'autres ? Si je me rate ou même parfois si j'effectue la mission comme prévu mais que c'est comme cela... »* Une foule de questions jaillit au moment d'être, concrètement et pour la première fois, confronté à ce qui devient imaginable. L'idée qu'il faut l'avoir fait pour savoir si on en est capable revient souvent dans les propos des équipages. Ce type d'expérience est porteur d'irréversibilité et c'est un profond travail sur soi-même qu'il faut effectuer. On en revient toujours différent.

La meilleure préparation ne gommara jamais tous les imprévus **et c'est bien dans la situation opérationnelle, au cœur même du combat que se**

prolonge et s'achève l'entraînement : « on s'entraîne comme si on jouait au foot dans une cour d'école avec un ballon carré et avec des buts qui font la taille de la table et puis d'un seul coup, le jour où on y va, on se retrouve pour jouer au foot sur un terrain qui fait 300 mètres de long avec un gros ballon de baudruche et avec des règles complètement différentes et bien malgré tout, on est capable de sauter de l'un à l'autre et même si on sait que ce qu'on fait n'est pas représentatif de la réalité en entraînement, et bien ça prépare suffisamment bien les gens pour tenir le coup et réussir la mission réelle. » (Pilote de Mirage 2000)

« Ce qui était nouveau et je n'y étais pas bien préparé, c'était de devoir effectuer un grand nombre de ravitaillements en vol au cours de la même mission. Le ravitaillement en vol, c'est la partie du pilotage la plus délicate qui soit et en 1995, il y avait l'écueil de la météo qui n'était pas fabuleuse, là en revanche, la météo était en général très bonne, mais on faisait beaucoup de ravitaillements. Les missions duraient entre 4h30 et 7h, c'était long. On ravitaillait dès qu'on commençait à sentir que ça chauffait pour être à plein pour pouvoir partir et remplir la mission, on ravitaillait parfois toute les demi-heures... »

« C'est évident qu'au bout de 3-4 missions (ou 5 ou 6, je ne connais pas le nombre), vous commencez à mieux apprécier la situation, vous commencez à voir des choses que vous n'aviez pas vues parce qu'au début vous êtes un peu dans un tunnel, c'est-à-dire que vous faites très bien ce que vous aviez à faire mais vous avez du mal à avoir la sérénité pour... etc. etc. Et petit à petit vous avez cette aisance et cette confiance en vous et puis aussi une meilleure conduite de gestion du stress qui permet de mieux apprécier la situation. »

« On apprend plein de choses quand on va en opération. J'avais été bien formé, à ceci près que les théâtres d'opérations ne sont jamais comme on prévoit qu'ils sont, il y a toujours des particularités, des choses à découvrir et ces choses-là ont beaucoup évolué dans cette période de dix ans avec le poids de plus en plus prégnant du risque, enfin de l'impact médiatique d'une éventuelle frappe collatérale, et cela par rapport au combat, c'est quelque chose de nouveau. »

Parvenir à **délivrer le feu** ne suffit pas à fabriquer le combattant ou le guerrier, mais cet acte en constitue l'étape ultime. C'est moins le geste en lui-même que la transformation psychologique qu'il produit qui semble important, c'est à dire que ce qui distingue finalement entre ceux qui l'ont fait et ceux qui ne l'ont pas fait est de l'ordre de l'expérience psychologique, pas de l'expérience technique : « entre une mission d'entraînement où on tire effectivement un armement où on le guide jusqu'à la cible et une mission réelle où on guide aussi un armement jusqu'à la cible, il n'y a techniquement pas énormément de différence parce qu'on a adapté aussi l'entraînement à ce qu'on rencontre sur un théâtre d'opérations, mais au niveau de la manière dont on vit avec la chose après, je pense qu'il y a un grand changement oui. »

(...)

« On est différent parce qu'on a eu à répondre à d'autres questions une fois qu'on a commis l'acte, je ne parle pas de détruire un pont, je parle bien d'ôter la vie, qu'avant de l'avoir fait. Je

dis cela parce que je suis croyant et qu'ôter la vie, ce n'est pas simplement qu'un cœur qui s'arrête de battre et c'est en cela que le prêtre est assez proche du militaire. Mais ça c'est après... il y a une chose qui m'a frappé, c'est qu'il arrive que des bombes n'aillent pas exactement là où on le souhaite parce qu'elles ont eu une panne, c'est rarissime mais ça arrive, et une chose m'avait beaucoup intéressé, c'était de savoir quel était le vécu des équipages auxquels c'était arrivé parce qu'on frappait à certains endroits au Kosovo qui étaient assez proches des habitations et donc une bombe qui faisait court de quelques centaines de mètres, comment la personne le vit après, est ce qu'elle se dit, je n'y peux rien, la bombe n'a pas fonctionné ou est ce que c'est autrement ? J'ai essayé de savoir, mais je n'ai pas eu de réponse. J'ai eu des réponses évacuant la question... mais c'est peut être parce que je n'avais pas moi-même participé à l'opération. Il y a toujours un jardin secret et cela en fait partie quand ces choses-là sont conscientes. »

« J'étais baptisé et pas du tout croyant. Maintenant, je suis catholique pratiquant parce... ça m'a profondément transformé parce que je me suis dit que ce n'était pas possible, pas supportable humainement que ce que j'ai fait pour de bonnes ou de moins bonnes raisons se traduisent juste par l'élimination de personnes et moi, ça m'a profondément transformé. »

« Là, il y a de nouveau ce petit coup de stress mais finalement une fois que vous vous retrouvez dans votre cockpit, vous faites abstraction du lieu, vous faites abstraction du type de bombe que vous avez – ce n'est plus une petite bombinette bleue³⁴, mais ça va être une grosse verte qui va faire des dégâts, mais finalement comment vous allez la mettre en œuvre, opérer à travers de tous ces réticules, c'est de la même façon qu'en France sur un champ de tir banalisé. Donc ce ne sont que de toutes petites étapes qui certes élèvent le niveau de stress auquel on vous habitue et donc ça me paraît être une courbe de progression tout à fait normale. Ce n'est donc pas comme certains peuvent se l'imaginer du jour au lendemain, tiens tu voles en France et boum tu te retrouves au-dessus de la Bosnie en train de larguer de l'armement. Il n'y a pas cette rupture, c'est vraiment graduel. »

Cette insistance sur la continuité nécessaire entre différentes temporalités est révélatrice du souci de lier l'acte du tir à l'ensemble de tout ce qui l'a précédé et de tout ce qui va le suivre. Beaucoup de précautions semblent ici prises pour ne pas brutaliser la progression, donner aux équipages le sentiment d'une rupture.

Dans cette « politique des petits pas », la gestion des émotions, du stress accompagne toute la progression des équipages. Cette capacité à surmonter le stress est présentée comme essentielle, elle doit être présente dès le premier jour : *Je vous dirai c'est même la première fois que vous montez dans un simulateur avant même que vous vous installiez dans un cockpit d'un avion. Le système est fait ainsi, chaque vol est noté, chaque simulateur est noté, c'est-à-dire que depuis tout petit vous ne faites rien de*

³⁴ bombe utilisée en entraînement, sans charge militaire et avec la même cinématique que les bombes réelles.

*gratuit, donc le fait que ce soit une note, qu'au bout de trois mauvaises notes vous soyez viré de l'armée de l'air et ça pendant deux jusqu'à l'obtention de votre brevet, il y a forcément du stress. J'ai perdu énormément de compagnons, perdu entre guillemets, séparés de l'armée de l'air on va dire, où le lundi tout allait bien et le mardi, ils étaient virés de l'armée de l'air, pendant ces années de progression où l'on dit au bout de plusieurs mauvaises notes, tu ne fais pas l'affaire, tu ne tiens pas sous le stress. Donc si vous voulez, ces petits stress de notes, c'est un très très bon entraînement en fin de compte pour ce que vous allez subir au-dessus de la Bosnie... et je ne suis pas sûr d'avoir stressé autant au-dessus de l'Afghanistan à tirer des bombes qu'à mes tous débuts, à mes premiers vols où là vraiment je jouais ma carrière, à mon avis le stress était au moins égal, voire à mes débuts, je suis persuadé que je stressais plus. Ou au moins, à un niveau de stress équivalent je réagissais moins bien... donc c'est vraiment la politique des petits pas, **pas à pas on nous amène à faire ce métier en opération.** »*

Une nuance peut être apportée ici entre le stress du pilote et celui du navigateur : *« la place arrière arrive à détecter que la place avant arrive à ce point de rupture et donc prend des choses à son compte pour décharger la place avant et calmer le jeu un petit peu, et parfois, il faut un certain temps avant que la place avant se détende. »*

2.4.3.1. Le corps et l'incorporation des gestes : agir automatiquement

La formation d'un pilote ou d'un navigateur de combat passe par une incorporation des gestes à accomplir. Ce processus est nécessairement inscrit dans une temporalité longue, cet apprentissage du corps se double d'un apprentissage de l'esprit. Cette connaissance « par corps », pour reprendre la formule de Pierre Bourdieu, permet d'insister sur cette double dimension des choses et sur leur imbrication. « Le corps est dans le monde social, mais le monde social est dans le corps »³⁵. La métaphore du corps machine revient souvent dans les discours et l'idée d'être capable d'agir sans penser en est l'aboutissement.

« Il faut que ça devienne des réflexes, des automatismes, on ne peut plus analyser dans ces moments-là » (Officier Système d'Armes, Rafale)

L'enchaînement de gestes techniques, le déroulement d'une routine (mettre en route, décoller...) permet de reprendre confiance en soi, de juguler la peur qui peut submerger, de redonner un sens à ce moment de basculement dans une autre temporalité, celle du combat.

³⁵ Pierre Bourdieu, *Méditations Pascaliennes*, Paris, Seuil, 1997. p.218

Dans les moments les plus difficiles comme ceux que décrit ce pilote au début de la guerre du Golfe, les gestes appris à l'entraînement prennent toute leur importance : « *Malgré tout dans ces cas-là on se raccroche aux fondamentaux, c'est-à-dire on fait ce qu'on sait faire, c'est-à-dire que l'entraînement qu'on a eu, et bien qu'il soit bon très bon ou moyen, c'est quand même une bonne préparation et donc, et bien justement quand on doute on fait, on décline ce qu'on maîtrise et donc c'est sûr que l'entraînement de ce côté-là est fondamental.* »

On est ici très proche du récit que fait Loïc Wacquant de son apprentissage de la boxe, un apprentissage long, difficile, contraignant, semé d'embûches, qui est d'abord un apprentissage du corps (lié à l'idée d'une économie du corps : user de son corps sans l'user), qui se fait au sein d'un collectif masculin dans un cadre institutionnalisé assez strict³⁶. La métaphore du corps-machine est avancée par Wacquant pour montrer à quel point l'apprentissage d'une technique passe par une **maîtrise** de son corps, par un **contrôle** de ses sens, par l'acquisition de la **régularité** de l'**insensibilité** à la douleur... Ce façonnage qui conduit à se laisser aller, dans certaines circonstances, à agir « comme un automate » mêle encore davantage l'activité de l'homme et celle de la machine dans un processus commun de décision.

Cette incorporation des gestes du combat repose en amont sur une incorporation de l'objet en lui-même, de l'avion. Le récit de ce pilote montre très précisément la transformation qu'il a connu, cette modification de point de vue qui l'a amené progressivement à envisager la carlingue de l'avion comme une deuxième peau. Avant de devenir un « avion coccon », c'est-à-dire un espace protecteur (certains l'ont comparé au ventre maternel), l'avion était à ses yeux une « boîte », voire un « cercueil ». Le fait de parvenir à dépasser cette sensation presque insupportable (« je me suis dit que je n'y arriverai pas ») conduit le novice à renaître dans le corps d'un pilote de chasse après une mort symbolique :

*« Le premier jour qu'on vous met dans un cockpit, c'est un milieu hostile, vous ne l'avez pas assimilé, c'est hostile... La première fois qu'on a fermé, je m'en rappellerai toute ma vie, le cockpit — déjà vous mettez un masque, un casque, à moins de faire de la moto c'est pas très naturel, vous avez quelque chose sur la bouche aussi collé, respirer dans un tuyau ce n'est pas très naturel, c'était sur Mirage F1 en 89— et si vous voulez au moment où l'on ferme cette verrière, je ne suis pas claustrophobe, mais pendant deux secondes, je me suis dit que je n'y arriverai pas. Vous tapez la verrière là et là, vous êtes harnaché ; dans une voiture, vous avez beau avoir une ceinture de sécurité, vous pouvez bouger les bras. **Cela a un côté cercueil**, c'est exactement ça, et là si vous vous voulez pendant deux secondes... je n'ai pas paniqué,*

³⁶ Loïc Wacquant, *Corps et âme. Carnets ethnographique d'un apprenti boxeur*, Paris, Agone, 2000.

Les mutations de la perception du combat par les équipages d'avions de chasse

*mais vous avez votre niveau de stress qui fait... oub là... et je me suis vraiment dit calme toi, reprends sur toi, oublie que tu es dans une boîte et puis petit à petit les heures de vol passant... vous vous l'appropriez et maintenant c'est votre univers, ce qui fait que maintenant quand je monte dans une voiture, je ne peux plus rouler sans ceinture, parce que je ne me sens pas en sécurité, et si je pouvais avoir des harnais, je me sentirais vraiment bien dans cet élément... **maintenant il faut que je sente la tôle à côté et là je me sens confortable, en sécurité.** Donc c'est certain que l'éjection, quitter cette enveloppe qui vous protège, il me faudrait vraiment une bonne raison pour que je sorte de l'avion... C'est quelque chose qui n'est absolument pas naturel... et avec le niveau de technique actuel... c'est très très violent. »*

Ce processus est, bien entendu, très progressif et cette renaissance ne se produit pas en un jour. Il conduit à envisager comme « naturelle » une situation au premier abord insupportable. C'est sur cette base, ce fondement, que se construira ensuite l'aguerrissement des hommes.

2.4.4. La permanence opérationnelle

Certains au cours des entretiens tiennent à évoquer la permanence opérationnelle comme un moment qu'ils qualifient de « pleinement opérationnel » et pourtant très peu valorisé ou plus exactement très peu médiatisé (au contraire des tirs sur des théâtres d'opération). « *Toutes les missions de permanence opérationnelle sont des missions opérationnelles dont personne ne parle, mais qui sont permanentes. On défend le territoire 24 heures sur 24. Il n'y a pas de médailles pour cela. Les escadrons de défense aérienne sont opérationnels en permanence, c'est une charge importante. Les pilotes sont absents de chez eux six mois par an, tout en restant en France. Ils ne partent pas en Afghanistan comme nous, mais ils décollent tous les jours. Ce n'est pas aussi médiatisé que lorsqu'un Rafale largue une bombe. On ne demande pas de reconnaissance publique, mais un pilote aime bien qu'on lui dise que ce qu'il a fait, c'est bien.* » (pilote de Rafale)

Cette routine du pilote de chasse, la prise d'alerte, ne constitue sans doute pas une « mission de guerre » au sens strict du terme, mais peut parfois s'en approcher suffisamment pour contribuer de façon significative à l'aguerrissement des pilotes.

« Mon premier décollage sur alerte, c'était une mission réelle. C'était dans le contexte de la guerre froide encore et il y avait cet avion de transport, un Fokker 28, douteux, qui embêtait tous les contrôleurs civils depuis son décollage en Afrique et qui arrive en France, qui doit aller en Allemagne et qui n'est jamais dans les routes prévues, qui ne répond pas à la radio, bref les civils appellent les militaires, c'était mon premier décollage sur alerte donc j'étais jeune, j'avais

un an et demi d'escadron, je commençais à connaître bien mon avion mais enfin je n'avais qu'un an et demi de pilotage. J'avais été bien entraîné pour cette mission et j'ai franchi le pas. Mais je n'étais pas tout à fait non plus dans le contexte d'une mission d'entraînement telle que je l'avais faite quelques jours avant. Cela s'est bien passé, c'est-à-dire que j'ai sorti le catalogue de ce que je devais faire, j'ai respecté ce que je devais faire. On m'avait appris à ne pas en rajouter, à bien écouter ce qu'on me demandait et aucun problème, j'ai été aussi académique que possible, j'ai récité ma leçon, j'ai tenté de poser les bonnes questions et de respecter les ordres qui m'étaient donnés à la radio, de ne pas aller plus loin, ni plus près que ce qui était prévu quant au positionnement par rapport à cet avion, quand on m'a demandé de changer de position, je l'ai fait. J'ai fait strictement ce qui était prévu dans le manuel et puis ça s'est passé sans que je sois ni énervé, ni soucieux, mais quand même avec un petit peu d'adrénaline. Puisque quand j'ai décollé et qu'on m'avait préchauffé en me disant attention tu passes en deux minutes, c'est-à-dire les derniers stades d'alerte, il y a un vol... je comprenais bien que ce n'était pas un vol d'entraînement classique, mais je me suis dit, ils me babutent. Dans un premier temps, je me suis dit ça, c'est ma première prise d'alerte, ça fait 12 heures ou 15 heures ou 20 heures que je suis là, c'était un week-end, ils vont me monter un truc, je me suis dit, ils vont me monter un petit scénario et puis une fois à bord, là on commence à me dire des choses : vous venez de décoller pour intercepter un avion, etc... je me suis dit, tiens ils me sortent le grand jeu et puis à un moment donné, j'ai dit, c'est plus une blague, enfin une blague sous-entendu un entraînement, et puis là... j'ai pas paniqué, c'était pas dangereux, je ne risquais pas la mort, il faisait beau, mon avion volait bien, tout se passait bien, comme je l'avais appris pendant une dizaine d'heures de vol consacrées à ce type d'exercice. Quand je me suis retrouvé au Tchad, pareil, tout s'est passé comme on l'avait envisagé dans les innombrables missions d'entraînement. Il y a une progression logique qui fait qu'il n'y a pas de rupture quand le pilote se retrouve... voilà. »

Cette histoire est particulièrement intéressante parce qu'elle montre une situation où la transition entre l'entraînement et l'opération est pratiquement imperceptible pour le pilote qui pense que l'on continue à l'entraîner alors que la situation est pleinement opérationnelle.

Pour d'autres, cette continuité tissée entre les deux mondes de l'entraînement et de l'opération n'efface pas totalement l'émotion particulière due au fait de se trouver sur un théâtre d'opération. La différence est alors clairement lisible au niveau de « l'environnement social » : « on ne peut pas aller à la guerre comme on va au bureau, faire la guerre suppose un engagement total ». Cette mise en état de disponibilité semble d'autant plus nécessaire que l'intensité du conflit est élevée. Le dépassement de soi semble en effet dans certains cas singulariser la situation opérationnelle : « il y a forcément un moment où l'on va au-delà de la limite du risque communément admis. C'est la différence entre l'entraînement et l'opération ».

Nous reviendrons sur cette question du franchissement des limites dans la troisième partie de ce rapport.

2.4.5. Le collectif comme régulateur

Confiance, partage d'émotion, échange de paroles, le groupe est un espace de cohésion³⁷. Cette cohésion sociale (rituels, liens interpersonnels, camaraderie...) est favorisée en détachement par le fait de voler en équipages et en patrouille constitués (au contraire de l'entraînement où tout le monde vole avec tout le monde).

Le groupe devient, dans ces moments de détachement, prépondérant : « *Ce qui était très intéressant, c'est que je me suis retrouvé dans un détachement avec des gens qui avaient déjà participé à des opérations. Ils avaient déjà une tournure d'esprit par rapport aux choses qu'il fallait absolument régler avant de partir en vol ce qui m'a permis de gagner un peu de temps ou de ne pas faire certaines erreurs.* »

C'est **la patrouille** qui incarne ce collectif. Une patrouille constituée pour les vols, et qui va construire la confiance nécessaire à son bon fonctionnement aussi bien en vol qu'en dehors du temps strict de la mission : « *La notion de patrouille de guerre, c'était pour moi quelque chose de tout à fait nouveau. Quatre personnes qui vont faire une mission, encore une fois, qui n'est pas anodine pour eux ou pour les autres. Il fallait absolument que ce soit un groupe qui fonctionne dans la mission elle-même, mais pour bien fonctionner dans la mission, il fallait qu'il fonctionne en dehors de la mission parce que, dans ce détachement on vivait, pas vraiment les uns sur les autres mais en chambre de deux et puis ces missions de combat nécessitent une certaine confiance et **la confiance qui est nécessaire en mission d'entraînement n'est pas du tout la même que celle qui est nécessaire pour réaliser une mission de combat.** Le niveau de confiance doit être bien supérieur, ce qui fait que les liens avec les gens sont nécessairement plus étroits et cela induit des modes capillaires que ce soit au niveau des cheveux ou de la barbe, cela induit des déplacements en commun. S'il y a trop de gens qui sont individualistes, cela ne marche pas bien.* »

En amont de la patrouille constituée, c'est **l'escadron** tout entier qui forme et qui porte les individus. La parole n'est pas première, c'est d'abord le partage de sensations en l'air qui unit ce collectif : « *La confiance sur un théâtre d'opération est nécessairement lié aussi à la manière dont on connaît les gens avant, en escadron, au quotidien, ce qui fait que la vie en escadron a ceci de très particulier, me semble-t-il, c'est qu'on ne parle pas de sujets très profonds entre guillemets (au sens intime), mais qu'il y a une grande connivence, une grande connivence autour du fait qu'on est des gens de l'air, qu'on y vit des*

³⁷ Depuis l'étude pionnière de Shils et Janowitz sur les soldats de la Wehrmacht pendant la deuxième guerre mondiale, le monde militaire est sensibilisé à l'importance de la « cohésion du groupe primaire ».

sensations identiques, qu'on est mu par la même passion, qu'on a globalement une psychologie qui présente des caractères un peu communs, et donc cette connivence initiale, qui fait que, après, parce qu'on voit que l'autre est un très bon technicien, qu'on apprécie d'autres aspects, la confiance vient aussi. Mais dans le cadre du métier, on parle assez peu d'autres choses. »

2.4.5.1. Un espace pour une certaine parole

C'est plus tard que la parole va se libérer, toutes proportions gardées, car c'est une parole très contrôlée, qui reste entre soi, des mots « techniques » avant tout, ce ne sont pas ses états d'âme que l'on partage :

*« On a toujours besoin d'extérioriser cela. On va en parler plusieurs fois entre nous, **entre gens qui se comprennent**, on va rarement en parler à... je n'en parlerai pas à ma femme... entre gens qui se comprennent et qui ont vécu la même chose, ceux qui pilotent un avion de chasse ou un officier renseignement, il sait poser les questions. Si je commence à faire état des mes états d'âme à quelqu'un qui est boulanger et qui va me dire : et alors, ça va vite ? Et tu as entendu la bombe ? Et ça fait beaucoup de fumée ? Je ne vais pas comprendre, on n'est pas sur la même planète, on ne peut pas se parler, je vais lui répondre, mais il ne va me servir à rien dans l'extériorisation de mon vécu. Ce que j'ai vécu là, j'ai certainement besoin d'en parler avec d'autres qui l'on vécu aussi mais à la limite on va le faire autour d'une bière, il ne faut pas le voir comme un entretien sur le divan où je vais dire j'ai ressenti cela. Non, on ne va pas dire cela, on va dire... **on va beaucoup parler de l'aspect technique, de comment on a fait notre passe, on s'accroche à cela** et puis voilà. Rien que de parler de cet aspect technique, de ce qu'on a vu à travers la caméra ou pas, cela va nous faire du bien je pense. »*

*« On a besoin de se conforter dans l'idée qu'on a bien fait, ça c'est sûr. Je ne me suis jamais senti coupable. Au sens du terme, j'ai tué des gens, je suis coupable. Je ne me suis JAMAIS senti coupable, parce que ça a toujours bien tourné aussi. Il est certain que si je fais des tirs fratricides, là, c'est complètement différent, je vais me renfermer, je ne vais plus parler, à plus personne, j'imagine comment ça va se passer. Maintenant, quand tout se passe bien, on va, j'allais dire, **se persuader qu'on a bien agi**, la bombe est au bon endroit, il n'y a pas eu de tir fratricide, on a bien agi. Mais comme c'est quelque chose de fort qu'on a vécu, **il y a le rythme cardiaque au moment de larguer la bombe**, parce que tout n'est pas entre nos mains non plus, il faut que tout fonctionne bien, la bombe, le laser qui va guider la bombe, etc., etc., jusqu'à la dernière seconde, est-ce qu'il n'y a pas des civils autour, il y a quand même beaucoup de choses qui ne dépendent pas juste de nous guidant une bombe. C'est vrai qu'on est content quand on apprend que tout s'est bien passé, on a un premier débriefing superficiel quand on voit la bombe impacter au bon endroit, déjà on est bien soulagé, il y a eu cette montée d'adrénaline avant et c'est certain qu'on a besoin de parler avec des gens, moins pour exploiter ses états d'âme, mais plus, voilà comme quand vous revenez d'un voyage*

Les mutations de la perception du combat par les équipages d'avions de chasse

fantastique, vous êtes excité, vous avez vu des paysages grandioses, quand vous en revenez, vous avez envie d'en parler à tout le monde. Vous avez vécu quelque chose d'extraordinaire et vous avez besoin d'en parler. Si vous vous sentez coupable, vous arrêtez. »

En revanche, partager ses émotions ou ses états d'âme, cela semble impossible sans risquer de porter atteinte au moral du groupe, à sa cohésion, à la confiance qui y règne. La réponse aux questions que tous se posent n'est peut-être pas unique, elle ne sera peut-être pas en mesure de satisfaire tout le monde : « *la question de l'adhésion aux objectifs de la nation, on ne l'évoquait pas, parce que justement, je ne suis pas certain du résultat que cela peut avoir en fonction des gens, cela peut être déstabilisant, trop déstabilisant par rapport à la mission, si on ne se la pose qu'à ce moment-là et qu'on n'arrive pas bien à y répondre.*

(...)

Pour ce qui concerne la question de la confiance entre les gens, je ne pense pas qu'on puisse l'aborder de but en blanc à ce moment-là. La confiance, elle vient par ce qu'on sait, par ce qu'on voit comment l'autre agit, mais on ne se pose pas, est ce que tu as confiance en moi ou est ce que tu ne l'as pas. Si on commence à poser la question, c'est qu'on sent qu'il n'y a plus de confiance ou qu'elle n'est pas assez intense. Cela permet aussi de découvrir des gens sous un aspect totalement différent. Il y a des gens qui se comportent de manière très surprenante parce que pour que leur équilibre global soit maintenu, ils ont besoin de certains soupapes de sécurité, enfin bref... »

2.4.5.2. La dimension coercitive du groupe

Elle peut, dans ces situations sociales particulières que sont les détachements opérationnels, se révéler très fortement : « *vous faites partie d'un groupe, vous savez que vous êtes en train de vivre quelque chose de difficile etc., mais par les choix personnels initiaux que vous avez faits vous avez... vous vous dites c'est moi qui ai choisi et il n'y a pas de raison que je remette en doute cet engagement parce que... parce que les autres ont fait les mêmes choix que moi, eux sont capables de les tenir. »*

La présence du groupe rappelle l'obligation de fidélité à son engagement, l'obligation de tenir son rang, celui d'officier de l'armée française :

« Vous faites partie d'un groupe. Un déjà parce que vous êtes officier et donc quand même quand vous avez signé, vous avez bien signé votre engagement et que vous avez normalement réfléchi à ces problématiques là et que deuxièmement il y a cet engagement individuel et puis après il y a l'effet de groupe qui est extrêmement porteur avec tout ce qu'on sait à l'inverse, c'est-à-dire qu'on sait bien que si là dans le groupe, ça commence à douter il y a un effet de groupe, qu'on entraîne des gens dans le doute et éventuellement vers autre chose... mais à partir du moment où vous avez un groupe où c'est ça, où des gens montrent un déterminisme à

faire, et bien ça focalise, ça a vraiment un rôle tout à fait mobilisateur pour l'ensemble du groupe. Vous êtes complètement pris dans un effet de groupe et vous vous dites que si les autres ils y sont allés, moi je dois y aller ».

On observe ici une d'abnégation de sa propre individualité ; on est dominé par un collectif dont on fait partie... le groupe mobilise, il met chacun en marche dans un même élan.

À un niveau encore plus large, le collectif doit être construit, cette alchimie ne peut être laissée au hasard :

« Pour que la confiance règne et que les gens soient portés, et bien il faut que les chefs soient volontaires et dynamiques et confiants et soucieux des personnes qui les entourent pour que la dynamique de groupe prenne à 100%. »

« Ce que je voudrais essayer de mettre en avant c'est qu'un collectif, cela se bâtit, nous les militaires, on n'est pas là pour faire de l'alchimie spontanée et l'alchimie, c'est bien les chefs qui doivent la donner et donc c'est à eux de réussir à bâtir des repères et des points d'accrochage pour que le collectif se développe dans cette direction là et si aujourd'hui, les gens qui sont en situation de responsabilité n'ont pas les idées claires sur pourquoi est ce qu'on s'engage, pourquoi est ce qu'on obéit, pourquoi est-ce qu'on va faire un combat et qu'ils sont mous et portés par le truc, si eux n'ont pas de convictions fermes, ils ne peuvent pas les exporter, c'est bien là l'idée. Bien évidemment que le travail en groupe ou en collectif va renforcer un certain nombre de valeurs et de comportements, mais si déjà on n'a pas été capable de planter le décor pour structurer nos gens dans une certaine dimension et surtout au moment où ça commence à chauffer à les orienter dans la direction qu'on veut, et bien il ne se passera rien du tout. »

2.4.6. La figure de l'ennemi

Quelle place occupe l'ennemi dans l'action de combattre et dans les représentations du combat ? Une information sur l'écran, un plot, une cible, un objectif ou bien un alter ego, un père de famille ; la désignation de l'ennemi et son incarnation peut prendre des formes très variables. Quelle distance peut-on ou doit-on poser entre soi et son ennemi ? L'ennemi, on ne le voit pas ou peu, alors on l'imagine... c'est aussi à lui qu'il faudrait, selon ce pilote, avoir pensé avant d'être engagé dans une mission opérationnelle. À chacun de répondre à ces propres questions, à ses propres incertitudes, des questions qui continuent de se poser à ce pilote entre les vols durant les missions opérationnelles :

Les mutations de la perception du combat par les équipages d'avions de chasse

« Pour la première fois, j'étais confronté au risque réel de combat. Même si la nature même du combat aérien, je mettrai un bémol tout à l'heure, fait qu'il est plus désincarné que le combat du fantassin, il y a une distance par rapport à l'objectif, c'est encore plus vrai quand on fait du combat air/air puisqu'on voit un plot, alors on se fait une représentation mentale de ce que c'est, peut être, mais pas toujours parce qu'on n'a pas forcément le temps de se dire il a les yeux bleus, a-t-il une famille, pourquoi s'est-il engagé, toutes ces questions, on ne peut pas se les poser en l'air et c'est très bien parce que... il faut se les être posées avant, d'ailleurs il y aurait un sujet d'éducation du jeune officier tout à fait intéressant parce que ... Est ce que mon engagement à servir, je suis capable de l'assumer jusque dans la mission ultime ? Est ce que j'ai bien intégré cela ? Est ce que je ne vais pas avoir le fameux blocage au moment fatidique ? Je pense que cela vaudrait le coup d'essayer de sensibiliser les jeunes officiers plus tôt parce que nous on ne l'a pas été. Peut-être parce que les gens s'imaginaient qu'on avait dû soi-même se poser ces questions et y répondre, mais pour ma part, ce n'était pas vraiment le cas. Ce sont des questions auxquelles j'ai dû répondre entre les vols et puis un peu avant le départ en opération. D'un individu à l'autre, la question n'a pas forcément la même acuité, parce que l'un va dire c'est comme cela je suis militaire et puis d'autres vont dire oui, mais quel est le fondement politique de l'opération à laquelle je participe. »

Parlant des guerriers afghans, ce pilote nous confie sa propre expérience de l'aguerrissement :

« comme cela fait des dizaines d'années qu'ils sont en guerre, ce qui nous, nous horrifie encore parfois, fait partie de leur quotidien. Nous, on est guerrier de temps en temps. Je n'étais pas un guerrier avant d'être allé pour la première fois sur un théâtre d'opération, et encore... je le suis devenu un petit peu après parce que je m'étais posé certaines questions liées à la guerre, parce que j'avais vécu une certaine expérience, mais concrètement je ne le suis pas encore au sens où je n'ai pas eu à délivrer le feu. »

Guerrier à temps partiel ou guerrier au quotidien depuis plusieurs générations, la figure du guerrier et celle de son ennemi s'éclairent réciproquement. C'est l'expérience de la guerre qui définit le guerrier.

En Afghanistan, les missions d'appui au sol donnent à la figure de l'ennemi un contour plus précis, l'ennemi est désigné par le TAC.P :

« Je ne peux pas vous en dire plus... on est quand même des militaires, on est assez basiques ! (rires) C'est l'ennemi aussi bien de la coalition, que des forces spéciales au sol qui se rapprochent d'eux. En général, on tire sur des gens qui prennent à partie des forces spéciales, des gens de l'armée de terre, donc on est en train de les sauver, on est là pour eux, en support pour eux. On a fait très peu de frappes où on nous a dit à l'avance, voilà votre target, allez frapper là-bas, ces gens-là font du mal, mais pas aujourd'hui, ce sont des gens mauvais... ça, ça ne nous est jamais arrivé, d'ailleurs c'est interdit (par les ROEs), donc il faut vraiment

qu'il y ait un flagrant délit de tir, donc on fait un tir et on sauve la peau de quelqu'un, donc ce n'est pas de la self-défense mais on se rapproche du concept, c'est de la self-défense indirecte. On va se renseigner, combien on a retrouvé de bombes ? On a retrouvé vingt corps. Ok, voilà, et encore ce n'est pas tout le monde qui va demander combien on a fait de victimes. Donc là il y a certainement un peu de déni parce qu'on ne veut pas... c'est un peu comme un crash d'un avion, on ne veut pas s'identifier. »

L'imaginaire d'un ennemi redoutable s'incarne aujourd'hui dans la figure du guerrier, afghan. On est ici dans un imaginaire collectif qui décrit ce que l'on pourrait redouter le plus :

*« Certains ont lu l'histoire de Daniel Pearl, certains ont vu que des équipages et des commandos américains ont été assassinés, ont été sous le feu de l'ennemi et ont été achevés dans certaines opérations en 2001 et début 2002. On s'attendait à ce qu'il n'y ait pas de quartier. Alors pas de quartier définitif dès le début ou pas de quartier après une période d'emprisonnement pour monnaie, on ne savait pas trop. Oui, cela fait partie de l'ambiance de stress et de ce qui va avec. Même si ce qu'on craignait le plus, c'était la panne moteur avec notre Mirage 2000, mono réacteur qui fait qu'on était amené à s'éjecter ou la collision avec un ami qui fait qu'on s'éjecte. Ce n'était pas tellement la menace sol air ennemie puisqu'on essayait de s'en prémunir par l'altitude de vol. Donc il y avait quand même une probabilité d'occurrence qui était très faible, néanmoins, **la perspective était assez insoutenable.** »*

« Aujourd'hui, on se bat contre des gens qui n'ont pas les mêmes règles de l'art de la guerre que nous. En 2002, en Afghanistan, on a un hélico qui est tombé, le gars était mal attaché, il est tombé ; les talibans l'ont attrapé, ils lui ont coupé le sexe et ils lui ont mis dans la bouche, on l'a retrouvé comme ça. (...) Un ennemi comme ça, on ne peut pas le respecter. Au Kosovo, on n'aurait jamais vu cela. » (OSA Rafale) Une nouvelle fois, le théâtre afghan apparaît comme une rupture, générant un type nouveau de guerre et donc de rapport à l'ennemi. On parle alors d'ennemi irrégulier, de guerre asymétrique.

Cette guerre est contemporaine d'une autre guerre, celle des images disponibles sur Internet et qui montrent ce que la philosophe Michela Marzano nomme l'horreur réalité. L'ennemi y est déshumanisé et cette déshumanisation retentit sur les spectateurs de ces images³⁸. C'est aussi les conséquences de cette banalisation que décrit ce pilote :

³⁸ Michela MARZANO, *La mort spectacle. Enquête sur l'horreur réalité*, Gallimard, 2007.
« Celui qui est couché par terre, les yeux bandés, attendant d'être égorgé, est-il un homme ? Ses bourreaux sont-ils des hommes ? Et ceux qui regardent ces vidéos avec indifférence ou jouissance sont-ils encore des hommes ? » p. 67

Les mutations de la perception du combat par les équipages d'avions de chasse

« Faites la comparaison avec ce que vous voyez sur internet, ce que vous voyiez à la télévision il y a dix ans au JT du 20 heures et ce que vous voyez maintenant, maintenant vous avez des blogs où tout le monde filme avec son petit caméscope et vous êtes directement en Irak. Donc il y a énormément de retour d'information, mais, bon il y a aussi des effets secondaires qui font que plus on vous donne de l'info, moins vous la digérez et plus elle se banalise, et de ce fait vous vous dites, c'est normal de voir des macchabées à midi à table... ce qui était impensable il y a dix ans alors que maintenant on voit des corps au sol dans la rue et plus personne n'est vraiment choqué de ça... on va dire à la gamine de fermer les yeux, mais c'est vrai que c'est une dérive... Il faut choquer et notre seuil de tolérance augmente d'année en année. »

Le simulateur apparaît aussi comme un outil participant de la mise à distance de l'ennemi, facilitant le passage entre un ennemi virtuel, c'est-à-dire non humain et « un mec qui est peut-être un père de famille », sous-entendu, comme moi :

« Les derniers jeunes, ce sont des générations, encore pires que moi, de jeux vidéos. Ces jeunes-là sont rentrés pour Top Gun, parce que le métier, il y a un mythe autour, c'est vrai que c'est exaltant, et puis les jeux vidéos font que ça devient de plus en plus réaliste et vous voyez un avion, mais vous êtes d'accord avec moi que si vous jouez derrière un ordinateur, vous ne pensez pas que le mec, il peut être père de famille. Donc il est très facile de passer de ce jeu vidéo et de faire un déni conscient ou pas, mais ça reste une cible de l'autre côté et on est dans le réel, mais ça reste un jeu vidéo. Cette barrière entre le réel et le virtuel est très fragilisée, fine. C'est sûr qu'on a une génération jeux vidéos qui est arrivée depuis 10 ans environ, c'est encore pire maintenant. » (pilote de Mirage 2000 D)

Le simulateur de vol est un outil qui permet alors d'approcher le combat, de se préparer à l'enchaînement des gestes, sans « s'encombrer » de considérations morales, ou du moins en les mettant provisoirement de côté et ainsi de réduire la distance (rendre la paroi encore plus fine selon les termes de ce pilote) entre le comme si et le pour de vrai au point de parfois continuer un peu trop longtemps à confondre les deux :

*« Vous êtes dans une cabine d'avion de chasse, vous êtes habillé avec votre anti-G, votre Mae West³⁹, votre casque, etc., comme si c'était un vrai vol et vous larguez des bombes sur tout ce qui bouge, **c'est encore un step, encore plus près de la réalité** parce que contrairement à un jeu vidéo où vous êtes avec une souris, maintenant vous êtes dans une vraie cabine de chasse avec des vrais instruments, donc on se rapproche de plus en plus de la réalité, mais au travers d'un jeu vidéo, donc la paroi est encore plus fine. Le step suivant, ce sera je largue la même bombe, de la même façon, avec le même réticule vert sur quelqu'un qui gigote, mais.... **Chez des gens, parfois, cela prend du temps à faire le dé clic, merde, il y a un être humain là-bas.** Il y en a beaucoup qui, encore une fois... moi je*

³⁹ Mae West : du nom de Mary Jane West, actrice américaine à la poitrine avantageuse, sex symbol des années 20-40. Gilet de sauvetage gonflable actionné en cas d'amérissage ou d'éjection en survol maritime.

suis un peu à la demande, quand je vois que ça va me gêner, je ne vais pas plus loin, je sais que... ma sensibilité, il y a le village, on n'est pas sûr qu'il n'y a pas d'enfant ou... je ne vais jamais réfléchir que le mec il est père de famille parce que comme on dit les terroristes des uns sont les partisans des autres et on est vraiment dans cette situation là, pour tout soldat, le mec en face, c'est un père de famille, il y a un moment où il faut arrêter de réfléchir autrement vous ne faites plus rien. »

Il faut qu'il redevienne ou qu'il reste juste un ennemi « sans histoire ».

Pourtant, l'ennemi est aussi « rapproché » par les techniques de visualisation des cibles. Les objectifs sont de plus en plus précis, les images de plus en plus nettes, le corps de l'ennemi semble même parfois ressurgir :

*« Il y a eu des changements liés à la technique et au renseignement, c'est-à-dire les images, les dossiers d'objectifs comme on appelle ça, qui ont permis qu'on cherche à encore mieux préparer une attaque éventuelle aux vues des dommages collatéraux. Quand vous avez une très belle photo d'un village et qu'on vous dit dans ce bâtiment-là, il y a un sniper qui va peut-être empêcher nos amis fantassins de ratisser la ville et c'est dans cette maison-là très probablement, à cinq ou six maisons près, qu'il va falloir frapper, mais attention derrière, tous ces gens-là sont des civils et il ne faut pas risquer que la bombe aille là-bas. Donc quand on a une image comme cela, on peut effectivement préparer différemment la mission alors que quand on ne l'avait pas, on disait, on s'adaptera éventuellement ou alors on ne saura pas. Donc avoir un objectif qu'on reconnaît comme étant en bordure d'une ville, **voir dans un pod de désignation laser un homme qui marche, alors qu'on est en train de surveiller l'endroit ou de guider l'arme, un bus qui traverse le pont... ce sont des choses qui sont très nouvelles**, c'est vraiment un changement important à mon sens. »*

- Est ce que cela aplatit la distance dont vous parliez au début ?

Oui, alors pas dans tous les cas, depuis la guerre du Golfe, il y a des choses qui ont beaucoup évolué, l'aptitude à tirer à travers les nuages sur des coordonnées, là pour le coup, on ne voit rien du tout. À l'inverse, les pods sont de plus en plus précis donc quand il fait beau, que ce soit de jour ou de nuit, on voit plus de choses, l'activité de l'homme au sol... ce qui a par ailleurs un avantage, c'est de se rendre compte que finalement, si on est là c'est aussi pour les gens qui sont au sol parce qu'on ne voit pas que les méchants sur lesquels on va tirer, on voit aussi ceux qui essaient de vivre dans cet environnement qu'on essaie de rendre meilleur autant que faire se peut. Cela aide à mieux combattre parce qu'on a une motivation qui est renforcée par ce qu'on voit concrètement, la vie qui essaie de reprendre à tel ou tel endroit. »

Trop près, trop loin, la figure de l'ennemi apparaît comme une altérité qu'il est impossible de maintenir comme totalement Autre. Ce surgissement physique de l'ennemi (parce que son corps est désormais discernable sur les écrans du cockpit) provoque des ruptures dans la mise à distance des êtres et des choses,

Les mutations de la perception du combat par les équipages d'avions de chasse

des brèches qui sont autant d'occasions pour les équipages de mesurer leur sensibilité, leur capacité de compassion («aider la vie qui essaie de reprendre... »).

2.4.7. De la mission opérationnelle à l'entraînement : le retour à l'escadron

Les missions opérationnelles vont nourrir la doctrine et les scénarios d'entraînement. Cette expérience de terrain va permettre d'actualiser l'entraînement des équipages, de les préparer au plus près de ce qu'ils auront à exécuter. Parfois, l'expérience du combat peut même radicalement modifier les choses :

« Pour nous il était inimaginable qu'on continue à s'entraîner comme on s'entraînait avant la guerre du Golfe et donc on a essayé d'amener autre chose dans notre analyse de la situation et dans notre appréciation de ce qu'il fallait faire. Et ça a vraiment modifié, à mon avis, une partie des gens qu'on a pu former ; je prendrai juste un exemple : avant la guerre du Golfe quand on allait en campagne de tir tirer une bombe de 125kg, on nous faisait un cinéma, on nous disait « oh là là, mon gars tu vas tirer une bombe de 125kg sur le champ de tir de machin, c'est super important ; faut aller quatre heures avant à l'avion, regarder la bombe, le machin, le truc... » Enfin, c'était bien d'un côté de mettre un certain stress aux gens en leur disant « voilà maintenant c'est plus de l'entraînement, vous allez avoir une vraie bombe, vous allez tirer de l'armement. » Enfin bon. Donc on nous faisait tout un cinéma. Quand on est rentré, les bombes de 250kg, on les larguait par quatre au-dessus du territoire irakien, et donc nous, ce qu'on essayait de donner aux pilotes qu'on formait c'était au contraire de leur dire : « c'est super facile. L'important, ce n'est pas le fait que tu te trimballes une vraie bombe, c'est de savoir comment est-ce que tu vas la tirer et comment est-ce que tu vas gérer tout le reste ; et au contraire dégage-toi de cette obsession de l'armement réel. Si on t'a entraîné et qu'on t'a confié une vraie bombe, c'est qu'on considère que t'es capable de le faire. Donc ça ne doit pas rentrer dans le stress que tu as à gérer ».

Entre l'entraînement, même le meilleur, et la mission de guerre, les continuités semblent nombreuses, tissées soigneusement et d'une maille serrée, mais pourtant l'entraînement peut finir par devenir un monde « fini » pour ceux qui en ont fait le tour. Une des manières de se motiver consiste alors à réussir un enchaînement de manœuvres parfaites (en termes de qualité des sensations, de beauté du geste). Cet enjeu n'est pas du tout celui du combat, même si les deux dimensions restent finalement plus liées qu'il n'y paraît comme l'explique ce pilote :

« En entraînement, c'est la finalité, au combat, cela n'a aucune importance si la manière dont vous ravitaillez n'est pas belle, mais ce qu'il faut c'est ravitailler, en laissant les affaires derrière bien pour que l'autre aussi puisse ravitailler. À l'inverse, vous êtes capable de ravitailler dans n'importe quelles conditions si à l'entraînement, vous avez développé ce côté 8^{ème} dan de judo et j'ai trouvé ma voie pour le plaisir de l'esthétisme parce que quand vous en avez besoin en tant qu'outil, il ne faut pas se poser de question sur votre capacité à effectuer la manœuvre requise. Et cela c'est complètement indépendant du fait que vous ayez un ordinateur, trois écrans vidéo... ça ne change rien et après c'est la facilité de l'avion à être piloté, mais si vous êtes un bon pilote, qu'il soit facile ou pas à piloter, vous êtes capable de faire tout ce qu'il est censé être capable de faire. »

Sur un plan plus individuel maintenant, le retour de détachement peut constituer un moment de « fragilité » par rapport à l'intérêt que l'on trouve à faire son travail. On a vu que l'entraînement est tendu vers la situation de travail en opération et que c'est elle qui, à terme, lui donne un sens. Même si l'entraînement se nourrit à son tour de l'expérience en opération, que les scénarios sont construits à partir des situations vécues en opérations, la tension et la finalité est beaucoup moins palpable. Il faut malgré tout continuer à trouver du sens à ce que l'on fait. La majorité des navigants s'autorégulent en quelques semaines, pour d'autres, le recours à des stratégies de prise de risque semble nécessaire pour donner du piment à l'action :

« En détachement, chaque vol, même si on s'inscrit doucement dans une routine, est l'occasion d'un petit niveau de stress parce qu'on ravitaille beaucoup, parce qu'on est au dessus d'un territoire hostile, si mon moteur s'arrête la situation va se dégrader rapidement, etc., et puis on a les retours journaliers comme quoi on a perdu tant de bonhommes quelque soit la nationalité... On a toujours ce petit niveau de stress ou d'adrénaline qui est tapé, mais il y a toujours un petit niveau. Et en général quand on rentre en France, on est blasé, je ne dirais pas frustré mais la routine des vols en France est telle que cela devient inintéressant de s'entraîner à quelque chose de très basique alors qu'on a connu plus excitant avant. Il y a deux choses : soit le gars on le voit apathique, il ne veut plus voler... il préfère aller faire du sport ou alors, c'est l'inverse, ce qui s'est vu plusieurs fois, le pilote en vient à prendre des risques, à franchir certaines limites légales de notre entraînement, il fait des choses interdites pour se faire plaisir, pour retrouver un petit peu cette adrénaline qui lui manque. Donc on sait qu'on est très vigilant, qu'on surveille pas mal au retour d'un détachement. »

Si l'individu ne parvient pas à se réguler seul, le collectif va prendre le relais⁴⁰ et redire les règles, car dans ce métier où l'on est souvent aux limites, il importe

⁴⁰ « Dès que cela touche la sécurité des vols, on est bien d'accord que tous les tabous tombent, tous les filtres doivent tomber et même le plus jeune doit être capable d'aller voir le commandant d'escadron en disant je vous fais part de mon souci, j'ai été témoin de cela... le but du jeu n'est pas de sanctionner, entre nous on se prévient. On va rarement sanctionner entre nous pour juste un moment où je me suis fait plaisir, j'aurais pas du mais bon il n'y a

de savoir jouer avec les bonnes limites et de s'empêcher d'approcher trop près les mauvaises. Nous reviendrons dans la troisième partie (3.3.2.) sur cette question des limites et des règles et du sens singulier qu'elles prennent pendant les détachements opérationnels.

Les pilotes et les navigateurs semblent relativement protégés (ou semblaient, car il apparaît que les choses changent depuis le détachement à Kandahar) des effets de la guerre telle qu'elle se déroule au sol. « *En revanche les fantassins, c'est impressionnant, les forces spéciales, c'est impressionnant, eux effectivement il y a des séquelles.* » Un entretien que nous avons fait avec un pilote qui a une formation de TAC.P confirme cela, il raconte son retour chez lui après quatre mois de détachement dans un commando au sol en Afghanistan :

« Quand on arrive en France, j'étais encore dans mon truc, complètement paumé, toujours dans mon truc ... Le lendemain, ma femme part au travail, je lui dis au revoir, je vais dans le salon, elle s'en va... et je me dis, qu'est ce que je fais là ? ... parce que pendant quatre mois et demi j'ai bossé tous les jours, c'était de sept heures à deux heures du matin, des fois ça continuait encore la nuit, et puis là, je suis payé à rien faire, je tourne en rond, elle revient cinq minutes plus tard parce qu'elle avait oublié un truc, elle me voit allongé dans le salon... elle me dit ça va pas ? Si si ça va, enfin voilà... C'est un tel changement entre chez nous et là-bas, quand on revient chez nous, c'est plus vraiment chez nous... au bout d'un mois et demi deux mois, ça revient, on prend des marques, c'est pas le problème. Mais au départ... »

2.4.8. Les freins, les fragilités

Certains éléments peuvent venir perturber la mécanique du combattant aérien. Nous en avons repéré trois qui, dans des registres très différents, se présentent aux pilotes et navigateurs comme des moments révélateurs de vulnérabilité. Nous avons ensuite pour chacun tenté de mettre à jour les stratégies développées individuellement ou collectivement pour prévenir ou remédier à ces autres « mises en danger ».

Nous ne reviendrons pas ici sur les conditions même du détachement qui selon leur dureté ou leur confort peuvent perturber le retour à la vie « normale » ou

pas eu de dégât. Surtout qu'on a un système quand même répréhensible en dépit des beaux discours, très très vite on arrive à planter un gars, à lui retirer son macaron et voilà il est civil. Donc on évite, on préfère traiter le problème entre nous. Le but du jeu n'est pas de faire la grande muette, mais tant qu'il n'y a pas de dégât et que c'est ni vu ni connu, ça reste entre nous. » (pilote de Mirage 2000)

bien rendre difficile l'entrée dans le combat⁴¹. Cette question a déjà été largement traitée, gardons la simplement à l'esprit.

2.4.8.1. La famille, une relation très gérée

Le terme même de détachement opérationnel comporte l'idée d'un départ en mission qui suppose de se détacher d'un quotidien professionnel et familial. Là encore la question de la mise à distance se pose, mise à distance de sa famille pour à la fois la protéger et s'en protéger. Nous allons voir que la parole est en particulier très contrôlée et que la relation familiale est largement gérée (ce mot est revenu très souvent dans la bouche de nos interlocuteurs s'agissant de leur famille), ce qui permet d'anticiper un certain nombre d'écueils.

Chacun a, en effet, le sentiment que la famille peut être un soutien formidable, mais qu'elle peut aussi générer des faiblesses, révéler des fragilités qu'il sera impossible de dépasser parce que les conditions mêmes du détachement opérationnel fragilisent, que l'éloignement empêchera d'y remédier. Remarquons la force des mots utilisés pour décrire ces situations où certains ont pu être parfois en danger du fait de difficultés rencontrées avec leur famille :

*« Je crois qu'il faut être capable de gérer, et d'anticiper, ce n'est pas le jeune lieutenant ou le jeune capitaine, quand il part à l'autre bout du monde et que ça commence à merder, que c'est là où il va falloir qu'il mette des choses en place... on ferait mieux de leur apprendre à gérer ce stress, ces difficultés familiales bien en amont parce que ça peut faire peser un poids psychologique insoutenable. Ceux qui ont eu des problèmes avec leur épouse, **c'est insoutenable**, il y a des mecs qui pètent les plombs, qui sont incapables... »*

⁴¹ Pour mémoire, un extrait d'entretien qui conforte d'autres récits que nous avons déjà rapporté sur le même événement : *« Un autre aspect qui a trait à l'environnement est lié au fait de décoller d'un pays en paix au mois de juillet avec des touristes sur la plage pour faire une mission de combat à une heure trente de vol de là, dans un pays en guerre qui vit des atrocités et au cours de laquelle on est susceptible de... je ne vais pas parler de commettre un meurtre, mais d'ôter la vie ou de risquer la sienne avec un risque tout à fait évident pour moi de schizophrénie, de ne pas se sentir à l'aise. En plus on était dans un hôtel quand même à l'époque peut être un peu trop confortable ce qui accentuait cette impression de hiatus entre ces deux mondes. Même si dans la cabine d'un avion de combat moderne, on se sent toujours à l'aise, c'est propre, c'est neuf, l'air, même s'il y a des nuages, c'est un endroit qui est pur entre guillemets. Nous avons eu cette atmosphère particulière à gérer et cela a dû être encore plus particulier quand les frappes ont commencé. Lorsqu'il y a eu les frappes réelles, l'éjection de Chiffot/Souvigné, je pense que cela a dû être vraiment un autre monde. Le hiatus dont j'ai déjà parlé devait être accentué. »*

Les mutations de la perception du combat par les équipages d'avions de chasse

*« C'est déjà difficile quand vous êtes bien, si vous vous faites du souci pour votre conjoint, donc si en plus vous rajoutez un stress, cela devient **tout à fait insupportable**. »*

« Le soutien de la famille, c'est plus sentir que l'absence ne pèse pas trop. »

La durée est évidemment un élément important, l'absence se construit dans la durée :

« deux mois c'est bien, c'est la bonne durée pour que, quelles que soient les circonstances dans lesquelles on se trouve, on n'oublie pas complètement la vie familiale parce que... Moi, j'ai vu, un détachement de quatre mois, bon dans une période de paix où il n'y a pas de difficulté, un mois, deux mois, ça va, au bout de trois mois, tout commence à partir en niqedonille, les enfants deviennent intenable, ils commencent à avoir des problèmes à l'école, des comportements, etc., votre épouse en a marre de gérer tout ça toute seule, au bout de trois mois, c'est le pic de l'apocalypse, il est temps de revenir et ça va crescendo jusqu'au quatrième. »

Dans ce domaine aussi, la continuité entre l'entraînement et le détachement opérationnel est clairement inscrite aux yeux de certains :

« Et pour ce qui concerne le détachement avec la famille, je dirais que même dans la mission d'entraînement, —ce n'est pas bien, enfin c'est la réalité— quand on part à l'avion, on ne pense pas à autre chose, aux autres. Si on y pense, c'est qu'on ferait bien de ne pas y aller parce qu'on n'a pas le temps dans l'avion de penser à des choses qui posent problème ou qui amènent des émotions trop fortes ou qui ne permettent pas... le niveau de performance dans l'avion est de l'ordre de la moitié, si en plus de cette moitié, on en enlève encore une part qui est de préoccupation familiale, cela ne marche pas, enfin c'est dangereux et le fait est que quelqu'un qui est préoccupé et c'est un des travaux de commandant d'escadrille d'être à l'écoute de son personnel, et bien il ne faut pas l'envoyer en vol. Alors, il ne faut pas passer toute l'année à être préoccupé et à ne pas aller en vol... pour ce qui me concerne, il y a une mise de côté, je ne sais pas si elle est volontaire, mais c'est le cas, une fois qu'on est dans la mission, au moment du briefing, il n'y a rien d'autre qui vient et peut être que c'est lié au fait qu'au début de la carrière, c'est tellement exigeant en matière d'attention que c'est rentré dans les habitudes en quelque sorte. »

On comprend ici que le type de relation que l'on met en place entre sa vie professionnelle et sa vie familiale se construit, lui aussi, très en amont du jour du départ en détachement opérationnel. On apprend progressivement à se mettre dans un état de disponibilité professionnelle qui filtre, voire qui occulte, pour le temps du vol, toutes les préoccupations périphériques. Cette capacité à s'abstraire, c'est-à-dire à mettre tout le reste à distance ou bien à se mettre soi-même hors de portée de tout le reste est parfaitement décrite dans l'entretien ci-

dessus. On y lit aussi la nécessité de parvenir à opérer ce filtrage et la vigilance du chef d'escadrille envers les membres de son groupe.

Peut-on tout dire à sa famille de ce qu'on vit ? Que peut-on partager avec sa famille ? Les situations d'entraînement ne semblent pas poser de problème, en revanche, en détachement opérationnel, beaucoup de précautions sont prises, la parole est très contrôlée, distribuée avec précaution et parcimonie.

« En France, je lui dis tout parce que c'est mon entraînement, parce qu'il n'y a pas d'impact, que je largue ma petite bombinette sur un champ de tir ou que j'aïlle faire un combat... Si, elle va me charrier, elle va me dire, alors, tu l'as gagné ton combat ? Elle va se foutre de moi. Il y a donc pas de souci, ils viennent visiter l'escadron, il y a des repas familles... donc là je pense qu'ils ne sont pas trop mal intégrés... En revanche, en opération, on essaie de se détacher le plus possible. Le cas Chiffot-Souwigné a ouvert les yeux à pas mal de familles ».

*« Moi, non. Mais en revanche, on peut faire partager les côtés magnifiques, toute mission a des côtés magnifiques, un ciel bleu après un décollage ou quand on passe au-dessus de la couche nuageuse, les montagnes du Pamir au loin, la vallée du Pansbir quand on s'approche du domaine de Massoud, la symbiose d'un équipage, un plat de pâtes... Ça peut être des choses très simples ou des choses plus liées à la sensibilité du lieu, mais pas sur le moment avec la mission elle-même, il y avait un méchant caché dans une maison, etc., pas à ce moment-là. Parce que **je crois qu'on doit avoir le sentiment confus ou inconscient que ce n'est pas en inquiétant les autres qu'ils nous aideront le mieux.** Les risques liés à ce métier, c'est notre choix, notre décision. Notre conjoint, en se liant à nous, en prend sa part de ce risque, mais néanmoins, c'est quand même sa vie, c'est moi qui vais voler effectivement, c'est moi qui vais tirer la bombe, qui vais la guider, l'autre peut m'aider par son soutien, mais pas pour résoudre mes problèmes, mais aussi parce qu'ils sont quand même souvent très techniques ».*

« On évite de leur dire, je ne parle pas de ça avec ma femme, je lui dis beaucoup de choses mais je ne parle pas de ça avec ma femme comme ça je ne la rends pas aigrie ou réfractaire au système. Mais c'est vrai, si je dis à ma femme, je décolle, je risque ma vie pendant cinq heures pour rien, elle ne va pas comprendre. À la limite, si vous décollez, vous larguez des bombes, vous avez sauvé la vie de fantassins, ou il y avait un génocide au Rwanda vous avez sauvé la vie de civils, même si je reviens, je m'éjecte, ma femme va me dire bravo, tu as sauvé la vie de vingt personnes alors qu'il y a une prise de risque assumée si vous voulez ».

« Alors, cela va dépendre des gens, il n'y a pas de règle... j'ai un bon copain navigateur de combat qui a énormément d'expérience qui ne dit rien. Ok, je pars, il lui arrive même de ne pas dire où il va, comme si il faisait partie des forces spéciales ou autre, mais pas du tout, sa femme sait qu'il est parti à l'étranger, alors en regardant les infos elle pense que ce doit être vers l'Afghanistan, mais elle ne sait pas. Et quand il appelle, les enfants vont bien ?... et ça

Les mutations de la perception du combat par les équipages d'avions de chasse

va toi ? Oui, oui, super, et ça s'arrête là. Alors que moi, j'essaye déjà de ne jamais dire un truc qui va la stresser parce qu'on imagine l'impact que cela peut avoir, je ne l'appelle jamais avant un vol, toujours après, parce qu'avant si je dis que je vais partir pendant cinq heures à tel endroit, pendant cinq heures ça cogite. Alors que fait accompli, ça y est je me suis posé, tout s'est bien passé, elle est soulagée, et puis à force de n'avoir que du soulagement je suis persuadé que ça la détend plutôt que de n'avoir que des niveaux de stress qui vont impacter. »

« J'ai une femme extraordinaire qui me protège de tous les petits problèmes de la maison quand je suis en opération. On en parle quand je rentre. Moi aussi, je la protège, par exemple, je ne l'appelle jamais avant de décoller. Au Kosovo, j'avais des copains qui appelaient leur femme avant chaque décollage et qui rappelaient après l'atterrissage. Cela voulait dire en gros, c'est peut-être la dernière fois que je te parle. »

« Donc là il n'y a pas de règle, il y a des gens qui disent beaucoup... moi, je ne dis pas tout ça à ma femme parce que savoir combien j'ai tué de gens ça ne l'intéresse pas, et puis... »

Les moyens de communication actuels, leur facilité d'accès quel que soit l'endroit du monde où l'on se trouve, leur immédiateté ont rendu d'une certaine manière plus difficile la mise à distance de la famille, les pressions peuvent être plus forte. La distance aux événements que permet l'écriture d'une lettre n'est plus de mise. Pourtant, il faut protéger les familles pour qu'elles vous protègent aussi, cela reste une constante :

« C'étaient des détachements de deux mois. À l'époque, il n'y avait pas de téléphone portable. Les lignes n'étaient pas comme aujourd'hui, il fallait faire la queue pour téléphoner, ça coûtait cher, on entendait mal. On passait un coup de fil par détachement pour dire tout va bien. Le courrier, c'était très long, mais par les envois militaires, on arrivait à envoyer et recevoir du courrier assez bien. J'avais trois enfants, le dernier venait de naître. C'était ce contexte-là, pas facile, mais ça ne nous manquait pas, il y avait peu de moyen à l'époque. »

« Alors, les temps changent, en 91 la guerre du Golfe, il n'y a pas d'internet, il n'y a rien du tout. Aujourd'hui, c'est complètement différent pour la gestion par les gens de la famille et à mon avis, c'est plus dur, pourquoi, parce que quand vous êtes à l'autre bout du monde dans la guerre du Golfe et que c'est le courrier, ou c'est le téléphone, il y avait trois cabines pour deux mille personnes, donc vous avez un peu de mal à téléphoner. C'est facile parce qu'il y a des coupures, vous êtes capable d'écrire des lettres beaucoup plus mesurées parce que vous imaginez que de l'autre côté, il y a une tension et que si vous dites, je suis au bord de la dépression nerveuse... vous ne pouvez pas faire de transfert et l'avantage, c'est que vous ne pouvez pas faire de transfert de pathos, d'angoisse, vous avez le temps pour lisser, calmer et arranger. Donc ça, c'est assez facile, en plus moi à cette époque-là, je n'avais pas d'enfant. 1998, là j'avais trois enfants et on a fonctionné avec mon épouse exactement de la même manière, c'est-à-dire qu'on s'est refusé à utiliser les moyens modernes de communication qui mettent de la

pression. On se téléphonait une fois par semaine et puis on s'écrivait des lettres, des cartes, pour justement maintenir cette distance, cette séparation, alors que j'ai vu après dans mon escadron à Nancy pour le Kosovo, des gars qui prenaient de plein fouet la déprime de leur épouse, de leur copine... et là, ça devient impossible à gérer parce que c'est suffisamment dur personnellement que vous ne pouvez pas prendre les inquiétudes des gens. C'est pour cela qu'épouse de militaire, c'est un vrai métier, parce qu'il faut être capable d'encaisser ça et mon épouse m'a dit que la première guerre du Golfe, c'était l'apocalypse pour elle, pour la famille, parce qu'elle était soumise au feu roulant des images que vous avez pu voir pendant la guerre du Golfe en sachant que moi j'étais à l'autre bout et elle, elle a dû faire face à cela. Elle a survécu une première fois, donc après pour les autres, c'était plus facile, mais on a vu quelques dérapages de ce type-là, où visiblement les épouses avaient du mal à encaisser, téléphonaient ... ».

À l'inverse, que savent les équipages de la vie de ceux qu'ils laissent pendant leurs absences ? Il aurait fallu faire un travail d'observations et d'entretiens avec les familles pour en avoir une représentation complète. Nous n'avons ici accès qu'à la vision que les pilotes et navigateurs ont bien voulu nous confier :

« Bien souvent les gens s'organisent vis-à-vis de leur famille, de leurs amis et puis malgré tout, il y a un lien qui doit être créé au niveau de l'unité pour que les épouses soient solidaires. Mais la difficulté, c'est encore une fois d'animer un groupe et si vous ne laissez que des épouses angoissées naturellement et que vous ne mettez pas quelqu'un pour les rassurer et leur remonter le moral, vous allez avoir cinq dépressions nerveuses. Il y a vingt ans, on était des plus petites unités, dans mon escadron de chasse, on était 25 pilotes, dont un tiers de célibataires donc ça concernait 18 épouses donc c'était facile pour elles de créer des liens ou qu'elles en tissent rapidement. Aujourd'hui, un escadron de chasse comme le 1/3, le 2/3 ou le 3/3, c'est 50 ou 55 pilotes et navigateurs, naturellement les liens entre les gens sont déjà un peu plus distants. Et puis, il y a vingt ans, on avait une idée de l'escadron de chasse, très groupe, on se connaissait tous. Quand ça a 'pété' pour la guerre du Golfe, moi, mon commandant d'escadron qui n'était pas parti avait invité mon épouse parce qu'ils se connaissaient avant. Vous voyez, c'était facile. Aujourd'hui, c'est déjà difficile parce qu'il y a cinquante personnes, donc le commandant d'escadron ne connaît pas toutes les épouses, donc le lien de départ n'est pas assez fort et en plus, je ne pense pas malheureusement, comme ils n'ont pas été élevés du tout dans cette idée qu'on forme tous un groupe, une famille et qu'on part à juste titre et qu'on forme un tout et bien, quand ça commence à mal se passer, les gens ne prennent pas des initiatives pour essayer d'arranger les choses. »

« Les aspects spirituels de la question de l'homme sur terre font qu'on a plus ou moins besoin de réconforter l'autre sur ce point (le risque encouru en mission). Ce qui est réconfortant, c'est qu'on a vu qu'à chaque fois qu'il y a eu des décès, la communauté militaire a été très présente donc on sait que soi-même parti, on s'occupera des nôtres au cas où, y compris sur le plan matériel, quand on s'est donné les moyens via les assurances d'être certain qu'il n'y aura pas

Les mutations de la perception du combat par les équipages d'avions de chasse

de trop grosses difficultés financières parce qu'on ne peut faire que cela, ça enlève un poids si tant est qu'il y en avait un avant. »

2.4.8.2. Les relèves

Les relèves sont des moments de basculement entre deux temporalités, elles signifient pour les uns le retour à l'escadron, à l'entraînement, vers ses proches, mais dans le même temps la fin d'un temps professionnel plus dense (plus de vols, plus de temps consacré au groupe —entre équipiers, mais aussi avec les mécaniciens—) ; ceux qui arrivent vont occuper la place, prendre le relais, former un nouveau groupe qui va d'une certaine manière effacer le précédent. Les moments où les deux groupes cohabitent sont des moments de passation de consignes. Ils semblent toujours envisagés comme une perspective peu agréable et qui, aux yeux de tous, ne doit pas durer trop longtemps. Ces moments de relève créent des fragilités, peut-être pas des désaccords mais en tout cas des juxtapositions de visions qui peuvent être un peu différentes. Car ces deux groupes ne sont pas inscrits dans la même temporalité et comme le souligne un pilote, « on n'a pas vécu la même chose donc on n'est pas pareil ». Cela peut se lire à différents niveaux, à l'extrême, deux lectures différentes d'une même situation peuvent se confronter :

« Il y a un point aussi que je voudrais souligner à propos des relèves ; ce qui est très amusant, c'est la sensation que les gens peuvent avoir d'un même conflit. C'est-à-dire que quand vous arrivez au début d'une affaire et que vous vous dites oui, j'ai un risque important, que vous appréciez après le conflit dans son niveau de haute intensité ; en revanche les gens qui arrivent 35 ou 40 jours après et qui eux arrivent sur un théâtre d'opération, ils disent : bon en fait, c'est super cool, il n'y a jamais eu un avion français qui s'est fait dégommer et bien eux ils n'ont pas du tout la même notion de risque que ceux qui étaient au départ voilà. C'est pareil après pour le Kosovo. Au Kosovo, quand ça part, on ne sait pas ce que ça va donner puisque l'armée serbe est la 6^e armée du monde et on dit qu'ils sont très forts, et puis les missions se passent bien et les gens qui arrivent un mois après se disent, et bien les gars, c'est super cool, tous les jours y a 20 avions français qui volent et on a zéro perte »

« Pendant la Guerre du Golfe, on a eu des relais entre-temps donc on a vu arriver des gens qui eux partaient à zéro alors que nous, on était déjà... à 10 ; et puis moi je l'ai revu après pour le Kosovo c'est-à-dire que mon approche du Kosovo, obligatoirement elle n'était pas la même que celle-ci. »

De même sur le théâtre Afghan, on a déjà souligné que les appréciations sont très différentes selon que le détachement ait lieu à Doushanbe ou à Kandahar.

Des incompréhensions peuvent parfois naître de cette situation que l'on pourrait qualifier de temps juxtaposés :

« J'ai eu une relève moi aussi au moment où j'étais en Afghanistan et avec les premiers, on avait eu le temps de travailler, etc. et je pensais que sur une partie de la relève, ils allaient se transmettre un certain nombre de choses, je pensais que les choses étaient claires et je me suis aperçu que pas du tout et que le gars avait fait le choix de rentrer à la maison parce qu'il disait qu'il allait plus avoir beaucoup de pétrole pour se poser à Dushanbe qui était son terrain de départ alors qu'il n'avait pas compris que moi, ce que je lui demandais, c'était de rester plus longtemps et éventuellement de se poser sur un autre terrain plus près et que j'acceptais ce risque. Donc, ça n'avait pas été clair pour lui et lui il était toujours dans un schéma où le plus important c'était de rentrer sur la base d'où il avait décollé parce que cela permettait de remettre l'avion en œuvre, etc. Et après quand j'ai vu ça, j'ai dit ok, je ne vais pas l'engueuler, je me suis dit que je n'avais pas fait mon boulot de chef parce que je n'ai pas été capable d'enseigner aux gens les règles que je voulais les voir suivre et si les chefs sont militaires ne sont pas capables d'expliquer clairement ce qu'ils veulent et d'éclairer pour leurs subordonnés le cadre dans lequel ils doivent évoluer... efficacité nulle. »

Ces situations de partage d'un même espace et d'un même temps soudent les groupes avec beaucoup de force avec toute la difficulté pour un élément extérieur d'y entrer et d'y trouver une place :

« Ce qui est sûr c'est que les groupes, vous n'êtes pas capables de les recréer, enfin vous avez beaucoup de mal à absorber des éléments extérieurs. C'est-à-dire que c'est vraiment le groupe, le groupe, le groupe et si tu n'étais pas là le premier jour avec nous, c'est déjà pas bon alors si un mec arrive... deux jours après, bon il n'est pas tout à fait de la fratrie... mais alors le mec qui arrive quinze jours après ! C'est terrible, terrible. »

*« Oui ils arrivent en groupe donc ils refont un autre groupe. **Ce sont des groupes qui ne se mélangent pas vraiment... qui se juxtaposent.** Alors bien sûr y a des amitiés qui existaient auparavant, mais on n'a pas vécu la même chose donc on n'est pas pareil. Et moi j'ai bien vécu cela pour le Kosovo puisque quand ça a commencé ça devait être... fin mars. C'est mon escadron qui était en Italie pour justement le début de l'affaire et donc quand ça a commencé à frapper, on a dit il faut des renforts ; donc moi je suis parti avec le reste de l'unité et je me souviendrai toujours, j'ai dit à ceux qui partaient avec moi : écoutez les gars, on arrive, ça n'a commencé que depuis trois jours mais malgré tout vous allez voir quand on va arriver on va être extrêmement mal reçu, même par les gens qui sont avec nous parce qu'on n'a pas vécu la même chose qu'eux. Ils sont en train de vivre ensemble depuis un mois et demi et donc ils se préparent, ils s'y entraînent, ils ont eu les mêmes peurs, ils ont eu le même stress ensemble, et on ne va pas faire partie de la famille ; donc nous, faut qu'on arrive humble et qu'on essaye... et c'est exactement ce qui s'est passé. C'est-à-dire qu'on est arrivé, pas bien accueilli du tout. Et après on a réussi mais... à refaire plus front, mais c'est*

Les mutations de la perception du combat par les équipages d'avions de chasse

extrêmement difficile. Les gens, c'est ce que je vous dis... c'est assez surprenant mais c'est vraiment l'esprit de corps, l'esprit de groupe... qui joue ».

Chaque groupe a donc son identité propre et certains détachements laissent à l'évidence de meilleurs souvenirs que d'autres. Mais le groupe lui-même semble « programmé » pour une durée déterminée, prévue et anticipée. Tout changement est perturbant :

« Peu importe la durée, un, deux ou trois mois, peu importe le temps sur place, ce qui importe, c'est ce qu'on ressent par rapport à son retour prévu. C'est-à-dire que quand ce retour est prévu telle semaine, on se l'organise, c'est cérébral, on se formate et on calcule tout par rapport à cette date-là. Quand tout se passe bien et qu'effectivement on rentre à la date prévue, ça va. Où ça se complique, c'est lorsque deux ou trois semaines avant la date du retour, il y a des bruits qui courent comme quoi le détachement serait un peu repoussé. Et là, il n'y a pas de raison pour que les gens se sentent moins bien, mais pourtant le fait qu'on commence à sentir qu'on ne rentrera peut-être pas comme prévu, c'est là que ça génère des inconforts qui peuvent devenir assez importants. »

On soulignera qu'une incertitude factuelle apparaît comme difficile à gérer. Il faut sans doute analyser cela à la lumière d'une autre incertitude, pourtant beaucoup plus importante, qu'il faut assumer pendant ces détachements dans des pays en guerre : une incertitude sur sa propre vie.

2.4.8.3. Les états d'âme : qu'est ce qu'une bonne guerre ?

Au-delà des questions sur sa propre capacité à effectuer une mission « jusqu'au bout si nécessaire », un autre registre d'interrogations vient enrichir, dans une dimension plus politique, la réflexion des pilotes. Ce combat est-il un bon combat ou un combat juste ? On rejoint la question de la confiance, moins dans la patrouille, mais dans sa hiérarchie, dans son institution :

*« C'est **un chemin de conscience** qui me semble tout à fait important parce que c'est un chemin citoyen. Est-ce que j'adhère aux valeurs de la république, est-ce que j'adhère à son organisation, est-ce que ce qui en découle en matière de décision politique et donc d'engagement des forces armées, cela fonctionne ou est-ce que je suis dans une dictature ou ... Certaines de ces questions, je me les suis posées au moment où la première guerre du Golfe a éclaté, concrètement, la confiance dans les structures, mais la confiance au niveau de l'équipage et de la patrouille par rapport au combat, je me les suis posées plus tard, entre les vols. »*

Les temps ont changé et comme l'explique ce pilote, on ne s'engage plus aujourd'hui dans l'armée de l'air dans la perspective de devoir défendre le

territoire national. Cela a une conséquence déterminante sur la motivation à partir au combat lorsque l'occasion se présente, c'est ailleurs qu'il faut la trouver, dans une démarche plus morale, plus intellectuelle :

« Il faut être vraiment clair. Il y a deux éléments qui sont différents... Avant, on peut très bien dire, et cela fait partie de mes engagements dans l'armée de l'air, s'il y a une guerre, j'aime autant mourir dans un avion de chasse que sur le front de l'Est. Donc on était vraiment dans l'idée de la défense du territoire national. Et là, on part faire la guerre pour libérer le Koweït, donc c'est pour cela qu'il y a des gens qui, avant, ont trouvé plein de bonnes raisons pour ne pas y aller. Et puis il y a ceux qui... il y en a un sur le théâtre qui n'a pas voulu y aller, mais je peux vous dire qu'avant, il y a plein de mecs qui ont réussi à ne pas y aller parce qu'ils n'adhéraient pas à ces histoires-là. Aujourd'hui c'est complètement différent, moi si j'ai un pilote de mon escadron qui me dit, je ne suis pas prêt à aller risquer ma peau pour trois kosovars, je vais lui dire qu'il savait très bien quand il est rentré dans l'armée de l'air, qu'on ne serait plus en train de défendre la France et que si on allait au combat, ce serait pour porter le drapeau de la République. Et là, vous considérez que si la République Française dit, on va faire la guerre à tel endroit, c'est une justification suffisante pour la faire et je crois qu'aujourd'hui les gens ont bien pris le pli et il n'y a que des vieux comme moi qui voient cette différence de dynamique ».

Les « bonnes guerres » sont aux yeux des équipages, celles dans lesquelles la République s'engage : « L'avantage d'être dans une démocratie, c'est que vous considérez que les combats qu'on vous fait mener, ce sont les combats de la nation et cela représente un désir de 65 millions de français d'aller au combat donc là vous considérez que c'est une bonne guerre. »

L'imbrication entre le militaire et le politique est depuis toujours très étroite. Plusieurs de nos interlocuteurs ont tenu à préciser la définition du politique à laquelle ils se rattachent :

« Mais moi je refuse de dire que j'ai fait les guerres de Mitterrand ou de Chirac, j'ai fait les guerres de la République Française, c'est complètement différent. Quand Chirac dit, je ne suis pas du tout chiraquien, on va en Afghanistan, on va en Afghanistan et je considère que ce n'est pas Chirac en tant qu'individu qui prend cette décision, mais c'est bien le président de la République Française. Au Kosovo, personne n'avait de doute sur la nécessité d'y aller. Et même si au fond de vous, vous êtes pro-serbes, vous allez quand même aller les bombarder parce qu'on est capable de se débarrasser du côté intellectuel de, on défend les bons contre les méchants parce que, encore une fois, si on commence à vouloir entrer dans ces affaires-là et à vouloir personnellement juger qu'on est du bon côté moral, vous ne vous en sortez pas parce qu'un jour, vous pouvez très bien être en complet décalage avec les décisions de votre gouvernement. »

L'engagement dans la première guerre du Golfe apparaît aux plus anciens comme aux plus jeunes comme un moment de rupture, celui de l'engagement de la France dans des opérations d'un nouveau type :

« Les jeunes maintenant, à moins d'être inconscients ou obtus, de ne pas regarder les infos, enfin je ne sais pas, ils savent que, surtout depuis la chute du mur de Berlin, avant Berlin, il me semble qu'il y avait cinq crises, maintenant il y en a onze dans le monde, on sait que ça ne va faire qu'augmenter ou du moins se maintenir. On ne se voit plus ne pas se déployer quelque part tous les ans. »

« Je vois très peu des personnes qui me disent, je vais arrêter ou j'ai tellement d'états d'âme que ça ne va pas, la seule chose que je vois, j'en ai ou deux, ou deux, trois, où on sent qu'ils ne veulent pas y retourner à cause de la prise de risque, pour eux-mêmes et leur famille. Ils se disent qu'ils en ont fait assez, place aux autres de risquer la peau, je suis marié et j'ai deux gosses, j'aimerais éviter de partir, ça on commence à le voir pas mal, mais ce n'est pas nouveau. Quand ils sont partis dans le Golfe en 1991, énormément n'avaient pas envie d'y aller, les gens n'étaient pas préparés, il ne s'était rien passé depuis la Mauritanie en 1976, il y avait eu le Tchad en 1986 où on avait perdu un pilote, mais cela faisait cinq ans qu'on faisait nos petits vols entre nous, des promenades. Là, il y avait deux générations —une génération, c'est trois ans pour nous— de pilotes qui n'avaient jamais connu un détachement, jamais connu la guerre, au Tchad, on avait envoyé quelques vieux, donc si ça se trouve, ça faisait même trois ou quatre générations qui n'avaient jamais connu la guerre. Les américains étaient bien renseignés, mais nous pas du tout, on nous a mis la tête dans le placard pendant la guerre du Golfe ; on n'avait pas les munitions, on n'avait pas l'avion, on n'était pas entraîné comme il faut, on n'avait pas le renseignement... ce qui fait que les premiers pilotes ont tous fait leur testament —moi je n'ai jamais fait un testament de ma vie— en disant, j'espère te revoir dans deux mois. Moi je n'ai jamais dit cela à ma femme, on rentre, on a déjà planifié nos vacances et c'est une parenthèse de deux mois, je n'en connais aucun qui se dit, j'espère que je vais rentrer vivant, aucun. C'étaient des pilotes de mon escadron, ils ont raconté après et ça les a vraiment marqués, il y en a un qui est parti élever des poules, deux qui sont devenus curés, qui sont rentrés dans les ordres, qui ont fait le séminaire à Nancy, bon, qui avaient déjà une vocation avant, mais ça, a été le catalyseur. »

« Je ne sais pas vraiment si on a beaucoup d'état d'âme. À cause de notre entraînement à mettre un réticule sur un point, on n'a pas beaucoup d'état d'âme. »

Une nouvelle étape apparaît avec la guerre d'Afghanistan. Il ne s'agit plus de la « nouveauté » qui consiste à être engagé dans une guerre qui ne concerne pas la défense du territoire national, comme cela avait été le cas avec la guerre du

Golfe, mais d'un nouveau type de rapport à l'ennemi, un ennemi beaucoup plus proche, plus « humain » parce que plus visible⁴².

« Jusqu'à Kandabar, c'était facile parce que les gens tiraient sur des bâtiments. Au Kosovo, en Bosnie, on ne tirait pas sur des êtres humains. Vous tiriez au pire sur un canon qui lançait des obus, mais le canon est tellement gros par rapport aux individus, que vous ne les voyiez pas et les opérateurs restent des opérateurs et ne passent pas le stade d'individu. Quand je tire sur une usine, je vais encore moins facilement essayer de deviner combien il y a d'ouvriers qui sont en train de travailler dans l'usine. Là, il faut vraiment que je creuse et que j'ai envie de savoir, de toute façon je n'aurais jamais ce renseignement. Donc on ne va pas plus loin, on a détruit l'usine. C'est vrai que Kandabar, l'Afghanistan, c'est le premier conflit pour nous où on essaie de débusquer un individu, c'est complètement différent. »

Nous reprendrons chacun de ces aspects, ici analysés sous l'angle de freins à l'engagement, lorsque nous interpréterons les mutations qui affectent la perception du combat et tenterons d'en déterminer la profondeur. Si la bonne distance, celle qui permet de faire face danger, est aujourd'hui fragilisée, elle l'est souvent de manière ambiguë ou paradoxale.

2.5. Trouver la « bonne » distance

On peut envisager l'aguerrissement comme un processus de construction d'une distance. Distance à l'autre (on évite d'y penser), distance à soi (ses propres émotions, ses peurs, ses états d'âme politiques), distance à sa famille (ne pas se laisser gagner par les angoisses du conjoint). Une distance à la fois façonnée par les outils technologiques (l'avion lui-même protège, il est comme un « coccon », l'air y est « pur » ; le guidage des munitions sur de très grandes distances, la possibilité de tirer des armements de nuit ou à travers les nuages) et annulée par cette même technologie qui permet presque de voir son ennemi dans les yeux, qui permet sur un autre registre de parler à sa famille à n'importe quel moment. Cette situation paradoxale fait que l'on est à la fois plus protégé et moins protégé : il faut apprendre à gérer cette ambivalence, à ne pas se laisser surprendre par elle.

Tirer de l'armement, c'est se mettre dans un rapport à l'autre, dans un face à face, très radical. Pour autant, l'équipage d'un avion de chasse ne partage pas le

⁴² Et qu'il faut alors remettre à distance d'une autre manière. C'est peut-être la raison pour laquelle les discours sur l'ennemi taliban visent à le rendre particulièrement « inhumain », voir plus haut.

même espace concret que son ennemi (ni même d'ailleurs que ses coéquipiers, si on exclue l'idée d'espace sonore). Cette distance physique facilite une forme d'oubli de l'ennemi, un oubli provisoire qui permet d'effectuer « un geste technique ».

*« Ce qui est sûr, c'est que dans l'armée de l'air, on ne rentre pas dans un village pour tuer des mecs à la baïonnette, on n'attaque pas une tranchée. Il faut bien voir qu'on est dans un **espace vraiment différent** de l'appréciation qu'on peut en avoir au sol. Vous ne voyez pas les mecs en train de monter et en train d'exploser parce qu'ils se sont pris votre bombe sur la tête. Cela rend le geste bien plus facile, c'est sûr. Ce que vous faites, c'est **un geste technique** qui est avoir la meilleure visée possible, tirer en respectant les paramètres... et vous êtes content quand ça va au but, mais c'est sûr que vous n'êtes pas là pour voir les personnes que vous avez découpées à coup de bombes de 250 kilos. »*

L'évolution technique des armements va largement dans ce sens avec les possibilités considérables d'augmentation des distances de tir. Pourtant les guerres contemporaines semblent exiger des aviateurs qu'ils se rapprochent de leurs cibles, pas seulement pour frapper, mais aussi pour toutes les missions d'appui sol⁴³. Une certaine latitude semble alors laissée aux équipages. Chacun

⁴³ « Au Kosovo, on tirait des bombes guidées laser et à un moment, on a eu un taux d'échec très important, parce qu'en fait pour pouvoir tirer ces bombes avec notre avion, c'était une ouverture du domaine de tir un petit peu limite, ce qui veut dire que quand on tirait dans le domaine de tir qu'on nous avait donné, la bombe ne volait pas aussi bien qu'elle aurait dû voler et donc on a eu un gros taux d'échec qui s'est accumulé sur une semaine, parce que comme on attaquait des objectifs mieux défendus, on profitait du domaine de tir le plus étendu et donc on tirait le plus haut possible pour être sûr de ne pas trop se faire tirer dessus et donc pendant une semaine, il y eu des résultats catastrophiques et le chef de l'opération qui était le Général G., un de mes chefs vénérés, est venu et a dit, les gars, ce n'est pas bon, parce que moi quand je regarde les résultats des tirs des français, c'est zéro, et moi je suis dans une coalition avec les américains et ma position n'est pas tenable, je ne peux pas leur dire que vous êtes les meilleurs si vos résultats ne sont pas bons et il a dit, les gars maintenant, il faut y aller.

- Cela voulait dire, il faut descendre plus bas ?

Il a dit, il faut y aller au lieutenant colonel M. et à ses gars et après, c'est au lieutenant colonel M. de se tourner vers son équipe et de dire, les gars ce soir quoi qu'il arrive, on descend et moi j'étais chef de la patrouille et second d'escadron et j'ai dit à mes gars, on descend à telle altitude qui était l'altitude requise par les texte, un plancher à 10000 pieds ou 20000 pieds et puis moi dans mon avion avec mon navigateur et bien on a dit nous on descend plus parce qu'on a un objectif, c'est un pont et un pont si vous le tirez de trop haut, enfin un pont ce n'est pas un but facile, et on a dit ok, on descend. Et je lui ai dit, tu descends jusqu'où ? Je lui ai dit, si on descend à 10000 pieds au lieu de 20000, c'est bon pour toi ? Et il m'a dit, ok, c'est bon. Alors je lui ai dit, quand on sera sur le truc, on regarde et je te dis on descend et si ton appréciation de la situation est la même que moi, on tire. Et bien je peux vous dire que la bombe, elle est allée au but et elle avait le temps de vol le plus court qu'on ait jamais vu. Là, on transgresse complètement les règles parce qu'on en a marre de tirer des bombes dans la pampa, on en a marre d'avoir des résultats pourris et on dit que c'est pour l'honneur et les armes de la France que j'accepte de faire ça. (...) Alors il y a des mecs, ils ne descendront jamais, sauf si on leur en donne l'ordre avec un papier timbré de l'administration, mais dans l'ensemble, les gens qu'on recrute... dans mon escadron, je préfère avoir des chevaux fougueux et les tenir, parce que ça, c'est un pilote de chasse, plutôt que des gars à qui je suis obligé de mettre des coups de pieds pour avancer. Donc l'idée, c'est bien que majoritairement, on a des gars qui ont une forte volonté, une grande détermination et un sens de l'honneur qui font que c'est des bêtes de guerre et donc vous devez les

doit élaborer —parfois dans le cadre d'un dialogue entre pilote et navigateur— le cadre de ce qu'il considère être la bonne distance pour lui-même.

Les dispositifs de restitution jouent ici un rôle très important. Les avis sont divergents, certains trouvent que la visualisation du sol est presque trop précise, d'autres qu'elle ne l'est pas suffisamment. Autrement dit, certains se trouvent, par l'intermédiaire de ce dispositif, trop exposés, pas assez protégés.

*« Oui, mais **il n'y a pas que la distance, il y a aussi la restitution.** On larguait des bombes au-dessus de l'Irak sans aucun système de restitution, on n'y voyait rien. On a tiré des armements guidé laser là où on avait une restitution vidéo donc là on pouvait mieux voir où rentrait notre bombe, ou notre missile. Donc on a vu des images avec des gens qui allaient se mettre dans les abris où deux secondes après on leur balançait une bombe, Mais c'est comme quand vous regardez à la télé, en plus sur une petite télé noir et blanc, c'est complètement... dissocié de ce que vous avez fait sur le terrain...*

- C'est irréel ?

*Non, ce n'est pas cela, c'est complètement réel, parce que, au moment où vous leur tirez dessus, eux ils peuvent vous tirer dessus, mais encore une fois, le film s'arrête au moment où ça y est vous avez tiré, votre bombe est partie, elle a fait but ou pas et vous ne vous occupez pas du tout de savoir le résultat efficace donc **ce n'est pas de l'irréalité, cela n'existe pas.** Moi, ce qui m'a sidéré, c'est d'entendre des camarades dix ans après pour qui c'était toujours de l'irréalité, enfin pas de l'irréalité, cela n'existait pas et qui, quand je leur disais, mais attend, mon seul souhait dans la vie, c'est de ne pas avoir tué de femmes et d'enfants en larguant toutes mes bombes partout dans la nature parce que encore une fois les bombes, elles sont tombées autre part... et eux ne s'étaient même pas posés cette question. C'est là où l'armée de l'air, c'est un autre type de combat... »*

Le moment de l'action, celui du tir, reste un temps qui ne laisse pas de place pour une pensée morale, on l'a déjà vu. À quel moment ressurgit la réflexion, c'est-à-dire dans la bouche de ce pilote, les femmes et les enfants qui se trouvaient peut-être sous ses bombes ? La « bonne » distance semble être celle qui à la fois rend l'action possible et ne déshumanise pas son auteur, tension permanente que chacun doit apprendre à gérer. C'est aussi, et peut-être surtout, à cela que doit se consacrer l'institution qui « fabrique » des équipages de combat aérien.

La question de la réciprocité reste malgré tout au cœur de la problématique de la guerre. La réciprocité dans l'échange de mort n'est plus aussi stricte au sens où elle ne concerne plus nécessairement directement des forces en présence

canaliser pour bien les orienter et pouvoir les limiter, mais si vous ne les limitez pas, les gars, ils veulent y aller et ils feront tout pour réussir la mission. »

Les mutations de la perception du combat par les équipages d'avions de chasse

dans un même espace et dans un même temps (celui du champ de bataille par exemple). Elle n'a pas pour autant disparu, comme le montre l'expérience rapportée par le Général Bach, elle est devenue diffuse...

« J'ai toujours en tête les arguments des partisans du Hezbollah, lors de mon séjour de casque bleu au Liban, en 1985-86. Ils justifiaient leurs actes de terrorisme contre l'Etat d'Israël par le fait que ces actes constituaient une réplique aux frappes des aviateurs de Tsahal. Ne disposant pas d'avions, ils se déclaraient contraints à transporter leurs bombes à domicile au moyen de corps humains prêts à sauter avec leurs charges. Ils déclaraient que, si on les traitait de terroristes, il fallait aussi qualifier de ce vocable les aviateurs qui frappaient les populations du haut du ciel » (Général Bach, 2003)

Gérard DUBEY et Caroline MORICOT

Troisième partie :

Frontières et limites : les mutations de la perception du combat

La confiance nécessaire au combat (rappelons que confiance renvoie étymologiquement à l'acte de croire, de fidès « foi »), qui donne les moyens d'affronter le danger et ses inconnus (ou le danger comme inconnu), est le produit d'un laborieux et méticuleux processus d'apprentissage inscrit dans la durée. L'acquisition pas à pas des procédures, la graduation des épreuves, la progression par sédimentation des savoir-faire ont pour finalité de doter le pilote « d'automatismes » qui le protégeront le moment venu contre la peur, l'imprévu, la menace. Tout doit pouvoir se dérouler conformément à l'ordre d'une séquence mille fois répétée. Ces automatismes, comme les procédures sur lesquels ils sont bâtis, constituent la partie solide, rassurante, stable dans un environnement instable, fluide, imprévisible et hostile. Il y a toutefois un revers. Celui-ci résulte de l'ambivalence dans la manière d'envisager l'automatisme. Soit on le définit comme un acte réflexe dépourvu de sens et agissant l'individu pour ainsi dire de l'extérieur. Soit il constitue un préliminaire à la conscience et l'attention, en d'autres termes un intermédiaire entre la pensée (les processus intellectuels) et l'action (le corps et les sens)⁴⁴. Les enjeux théoriques de cette double définition n'ont pas à être développés ici, mais ils nous permettent de mettre l'accent sur deux modalités de la construction de la confiance. Si le parcours de formation est si long, c'est comme il a été dit, parce qu'il suppose une incorporation sociale des règles. Il implique un engagement de toute la personne au cours duquel les sens confèrent un sens aux procédures. C'est précisément ce sens et ce fragile équilibre que menace la tentation de sécuriser en imposant de l'extérieur des limites. Un seuil est atteint lorsqu'au nom de la sécurité, le lien entre la procédure et l'action est rompu et qu'il est par exemple demandé à des pilotes d'appliquer du jour au lendemain des phases de vol auxquelles ils ont cessé d'être formés du fait de leur dangerosité.

⁴⁴ Nous renvoyons ici à la très ancienne thèse de Janet qui revient à montrer qu'une conscience rudimentaire est déjà à l'œuvre dans les états cataleptiques, c'est-à-dire d'automatisme psychologique. Il qualifiera ces dispositions automatiques « d'états affectifs de l'esprit », ce qui, si l'on prend cette thèse au sérieux et considère toutes ses implications, est une manière de « réinsérer » l'humain dans la trame du vivant. P. Janet (1911), *L'automatisme psychologique*, Paris, L'Harmattan, 2005.

La formation n'est pas directement en cause ici, mais plutôt les contraintes de plus en plus nombreuses qui pèsent désormais sur elle dans un monde entièrement dévoué à la sécurité conçue comme un processus hétéronome.

C'est donc la question des limites qui est posée ici. Elle dépasse de beaucoup le cadre de la seule institution militaire pour s'étendre au type de rapport qu'une société instaure à un moment de son histoire avec le danger, le risque ou la mort. Dans le cas des pilotes de combat, ces évolutions prennent évidemment un relief particulier puisqu'à un moment ou à un autre, c'est bien à la mort, la sienne ou celle d'autrui, celle de l'ami ou de l'ennemi, qu'il s'agit de faire face. La banalisation, qui caractérise « la société liquide »⁴⁵, celle du mouvement continu, des flux, de l'abolition des frontières du dehors et du dedans, de la contraction de l'espace et du temps dans une représentation virtuelle du monde en passe de devenir global, atteint ici un seuil.

Nous ne pourrions raisonnablement qu'ébaucher les manières dont sont retravaillées à l'aune de cette nouvelle réalité les fondamentaux anthropologiques de l'éthique du combattant. Nous pouvons du moins, non sans prendre quelques précautions, rendre compte de la manière dont les acteurs de première ligne perçoivent l'effacement de certaines frontières, tentent de les rétablir ou résistent au processus de banalisation.

3.1. Les frontières brouillées : l'oubli de la guerre et la banalisation

3.1.1. L'oubli de la guerre. Un effet de la sécurité ?

La plus grande source de stress, on l'a vu, est un stress d'ordre professionnel. Il n'implique pas le combat en tant que tel. Ne pas commettre d'erreur dans le déroulement de la mission, exécuter correctement le scénario prescrit, atteindre l'objectif, bien réussir son ravitaillement constituent l'essentiel de l'activité du pilote de chasse. « *On est rarement menacé* » nous confiait un pilote de Mirage F1. La principale source d'inquiétude semble être d'échouer dans sa mission et d'avoir à en rendre compte à ses pairs.⁴⁶ Ainsi la frontière entre l'entraînement

⁴⁵ L'expression est du sociologue Z. Bauman. Cf. *Liquid Modernity*, Cambridge, Polity Press, 2000.

⁴⁶ « *La seule peur que j'ai eu c'est la peur de mal faire, de pas mener à bien ma mission, de ne pas être au niveau, etc., cette peur là concrètement on l'a, la peur de décevoir, de ne pas être au niveau ...après la peur de se faire tirer dessus, de s'éjecter, quand vous êtes dans l'avion vous ne l'avez pas...il y a pas de place pour ça. Je pense qu'on est suffisamment bien sélectionnés pour ça, et ensuite bien formés. Concrètement, quand j'étais jeune la première mission au Kosovo, décoller avec l'armement, le premier ravitaillement qu'on fait, on se sent un peu seul. Vous avez vu les images de ravitaillement, on est derrière le*

et la mission de guerre tendrait-elle à s'estomper. De poreuse elle menacerait de s'effacer. La guerre cesserait-elle d'être la finalité du métier de pilote de chasse, du moins de l'image qu'il a de son métier et de son rôle ? Les faits ne sont pas si simples à déchiffrer et il est en réalité très difficile de faire la part des choses dans ce domaine. La difficulté par exemple à discriminer nettement le temps de l'entraînement de celui de la mission opérationnelle peut avoir au moins deux significations. Cela peut vouloir dire que l'entraînement remplit correctement sa fonction qui consiste à neutraliser les affects, à produire à force de répétitions et de technicité le sang-froid indispensable à l'action⁴⁷. Mais cela peut signifier à contrario, que les conditions de la guerre moderne, et en particulier la mise à distance du réel par les technologies de l'information rend indifférent le passage d'un mode d'action à l'autre. Cette ambivalence, nous la retrouverons tout au long des entretiens que nous avons réalisés, comme un fil conducteur. Au fond, cette ambivalence est l'objet même de ce travail. Elle traduit le statut devenu problématique de la guerre, donc du combat, depuis un monde en paix, ou plutôt de la guerre représentée depuis le système de références d'un monde soumis à un effort constant de sécurité et de contrôlabilité. Si mutation il y a, elle affecte donc le statut du réel, la réalité de la guerre, ce qui nous autorise à qualifier telle ou telle expérience de réelle.

C'est donc d'abord la guerre en tant qu'affrontement entre deux adversaires de force égale, deux sujets dans un rapport de réciprocité au danger, qui s'est déréalisée, a perdu de sa crédibilité. Dire que la technologie n'y est pour rien serait bien sûr erroné. Pendant de longues décennies, la figure de l'ennemi a par exemple disparu du fait de la puissance de feu de l'arme atomique, parce que cette puissance de destruction rendait inconcevable tout engagement direct. Aujourd'hui l'invasion des écrans, le flux continu d'informations et d'images contribuent sans aucun doute à niveler les expériences, à gommer progressivement leur spécificité, à les rendre égales les unes aux autres. Nous traiterons abondamment de ce phénomène de lissage et de banalisation dans les pages qui suivent. Disons pour l'instant que si les technologies redoublent ce phénomène de banalisation et d'indifférenciation, elles ne l'engendrent pas. Les représentations, les sensibilités anticipent toujours les changements

paner, il faut réussir à enquiller, l'avion est lourd, il y a de l'armement, il y a tout le monde qui attend qu'on ait fini, le ravitailleur est américain donc ce ne sont pas les méthodes habituelles, oui, là on a la peur de ne pas y arriver. Après, avec l'expérience, c'est davantage la peur de mal mener sa patrouille, de mettre en danger les autres, de ne pas prendre les bonnes décisions en terme de conduite de patrouille...les peurs sont un peu différentes, mais les gens ont plus peur de l'échec à la mission, de faire une bêtise, que du risque lié à l'ennemi ou au danger » (pilote de F1).

⁴⁷ « L'environnement de l'avion est confortable, rassurant, peut être même un peu trop rassurant mais tant mieux parce que ça permet de nous affranchir de la peur de l'ennemi et de bien faire notre mission. Si on avait peur, on ne réussirait pas de mission ».

technologiques, même si ces derniers constituent aujourd'hui le prisme privilégié à travers lequel celles-ci nous apparaissent.

Ainsi, l' v nement majeur à prendre en compte réside davantage dans l'élargissement de la notion de sécurité qui contribue à abaisser le niveau des barrières entre domaine civil et militaire. C'est par ce biais que l'on peut commencer à saisir le mouvement de déréalisation qui affecte l'expérience de la guerre. Les missions de veille, de surveillance du territoire national ne sont en apparence pas si différentes, dans le statut qu'on leur confère, des missions de veille (Air Présence) au-dessus de tel ou tel territoire sous tutelle. L'ennemi n'est plus qu'un élément qui perturbe le fonctionnement normal et fluide du monde globalisé, un « rebelle » ou un « irrégulier ». Les combattants se transforment ainsi en techniciens sollicités dans le cadre non plus de guerres déclarées, ouvertes, mais d'interventions. L'intervention écrit à ce sujet F. Gros, « redresse des dysfonctionnements, rétablit des cohésions, restaure des équilibres, redéfinit des harmonies. (...) L'intervention a pour fonction d'augmenter l'état de sécurité générale du monde. Pas plus que l'intervention, la sécurité n'est un concept exclusivement militaire. (...) La sécurité au sens premier, c'est un état de protection et de confiance : absence de périls. (...) En un second sens, la sécurité désigne l'ensemble des moyens de protection efficaces des personnes (...) Elle désigne un processus ininterrompu de sécurisation des individus. (...) Alors que la défense du pays était confiée aux soldats postés aux frontières, il dépend de chaque individu de contribuer à la sécurité de tous par un état d'alerte permanent. Ce que la guerre avait d'intensité mortelle dans l'affrontement ponctuel de la bataille se trouve dilué dans une veille basse continue ».⁴⁸

Nous verrons plus loin ce que recouvre et masque cette notion de « veille basse continue ». Retenons pour l'instant que l'expédition guerrière tend à se transformer en opération de police brouillant un peu plus les cartes entre la sphère civile et la sphère militaire⁴⁹. Les règles d'engagement qui encadrent par exemple ces interventions s'appuient sur des formes juridiques qui ajoutent un peu plus à la confusion, appliquant dans le cas des règles en vigueur dans l'armée française, un principe de « légitime défense » commun au droit pénal en vigueur dans la société civile.

Le second point à considérer concerne le sentiment d'invulnérabilité qui gagne parfois les pilotes en opération. Sa signification ne tient pas exclusivement à la supériorité technologique ou à la faiblesse des défenses adverses, autrement dit

⁴⁸ Gros F., op.cit.p.233-235.

⁴⁹ Sur terre, ces interventions sont d'ailleurs, comme en Irak, de plus en plus souvent confiées à des agences de sécurité privées.

au sentiment de puissance que peut conférer la sensation d'être, inaccessible, au-dessus de la mêlée. Il s'agit d'autre chose. Ce qui est en cause touche une fois de plus la dilution des frontières autour du principe englobant de sécurité.

« Ce qui est dangereux avec ce sentiment d'invulnérabilité, c'est quelque chose (...) qu'on rencontre sur bon nombre de théâtres, Bosnie, Kosovo, Turquie nord Irak, c'est un petit peu contrairement au fantassin qui est sur le théâtre et voit des morts, qui voit du sang, nous on ne voit jamais tout ça, et on va décoller, on va partir le matin d'un hôtel, ou au milieu de la nuit, peu importe, on va partir de notre hôtel qui est climatisé, la veille on aura été au restaurant se manger une pizza, boire une bière entre copains, tout va bien. On part de notre hôtel, on monte dans notre avion, là il faut essayer de se mettre dans notre esprit qu'on est au-dessus d'un territoire hostile, mais somme toute ça fait vingt fois qu'on vient de faire ce vol et tout s'est toujours bien passé, donc on rentre dans une routine un peu viciuse et il est très dur de se dire qu'à tout moment — parce que un réacteur d'avion on en a qu'un, n'est pas éternel — qu'à tout moment le moteur s'il s'arrête je passe d'une situation où tout va bien à une situation où tout va très mal, mais comme je n'avais jamais imaginé que ça puisse aller mal, et là en revanche il va y avoir un gros choc psychologique parce que je passe de mon milieu climatisé-aseptisé à un milieu de guerre, théâtre hostile, et ça c'est très dur. Donc on se bat, les chefs se battent pour essayer de maintenir une pression minimale et suffisante sur tous les personnels navigants pour ne pas oublier que ce n'est pas une routine, un vol comme en France, où on va être récupéré très vite si on s'éjecte, ce n'est pas un vol anodin. Même si on ne tire pas, la situation peut s'aggraver très rapidement. »

Les règles de l'entraînement valides au dessus « du beau ciel de France » continuent de prévaloir au-dessus de territoires hostiles abolissant la transition entre guerre et paix. Le brouillage est ici complet entre ce qui s'applique à la gestion habituelle et quotidienne d'un risque avant tout professionnel et le danger inhérent à l'état de guerre. L'extension du concept de sécurité (au sens second du terme de dispositif à la fois technique et politique de gestion d'êtres vivants), en dégradant les médiations qui permettent de passer d'un monde à l'autre (en simulant l'existence d'une seule réalité, globale), fait du passage un basculement. L'action de guerre — car celle-ci n'a pas disparu pour autant — celle qui bouscule les cadres quotidiens, ouvre une brèche dans la croyance en une vie indéfinie, exige une « mise en condition », une préparation, un contexte, une ambiance particulière. Comment ce travail, qui est celui de tout un collectif, pourrait-il s'effectuer et être reconnu alors que la totalité du réel tend à être interprétée à travers la grille de la sécurité, autrement dit d'une vie indéfinie, sans limites ?

3.1.2. Le combat est-il un jeu vidéo ? La question du réel et du virtuel

Lorsque les pilotes évoquent la situation de combat, essaient de la verbaliser, ils se réfèrent parfois à des récits de fiction ou à l'univers des jeux vidéo⁵⁰. Ce fait ne laisse pas de surprendre si l'on considère que rien ne devrait être plus éloigné de l'expérience du combat que l'univers du jeu où les sanctions sont toujours relatives, les risques fictifs, la mort elle-même, réversible. La confusion entre le réel et la fiction virtuelle serait-elle devenue telle que la seconde servirait aujourd'hui à définir le premier ? Il faudrait alors parler d'inversion, de renversement du réel par sa représentation fictionnelle. Ou bien la fiction serait-elle devenue si réaliste qu'elle absorberait en totalité le réel au point de rendre les expériences et les émotions vécues dans ce dernier en tout point conformes à celles vécues dans la fiction ? C'est alors le statut de la fiction qu'il faudrait réviser, car selon une définition générique, il n'y a fiction qu'à travers un dispositif de mise à distance du réel, de l'expérience brute, individuelle, émotionnelle⁵¹. À moins que —et c'est une hypothèse qui s'impose à nous, les pilotes distinguant évidemment les deux univers— la référence au jeu, à la fiction soit le seul moyen de traduire la déréalisation effective de l'expérience de la guerre. La fiction, et le jeu en particulier, constitueraient alors l'expression d'un manque, d'un déficit de représentation et de vécu qu'ils viendraient combler plutôt que mettre à distance. La référence constante au combat terrestre, en face-à-face, où le risque de perdre la vie est une réalité de tous les instants, pour parler du combat qui conforte cette première interprétation. Sur les murs de la salle des opérations du détachement de N'Djamena, les pilotes de l'escadron sont photographiés fusil à la main en posture de guerrier dans une mise en scène qui n'a sans doute que très peu de rapport avec le combat tel qu'il peut être appréhendé depuis le cockpit⁵².

⁵⁰ Ainsi pour parler de la crainte de s'éjecter au dessus d'un territoire hostile et d'être capturé on se réfère au film de fiction « Bravo two zéro » qui raconte l'histoire d'une capture de britanniques en Irak. Le jeu « call duty 4 » nous est présenté comme un sommet de réalisme, en tous points conforme à ce qu'est le stress du combat...

« *Le jeu vidéo par lequel on fait la guerre est tellement réaliste qu'on fait vraiment la guerre : on passe de l'écran à du réel, et la transition est très facile, parce que c'est tellement réel, l'image est tellement belle, maintenant avec la HD, qu'on va arriver à du film. Dans dix ans, c'est certain on aura du film. Une fois qu'on aura du film, que ce soit derrière mon cockpit que je ne touche pas : mon doigt va toucher le cockpit, et derrière, je ne sais pas ce qu'il y a... On pourrait me droguer et me faire croire que c'est du réel... Mais sans aller jusque là la transition se fait de plus en plus facilement* »

⁵¹ Le théâtre grec avait par exemple pour fonction politique de mettre à distance les passions en les revivant sur un mode fictionnel.

⁵² On pourrait ajouter à ces images, celles d'événements réels prises par des pilotes et qui circulent sur des sites web comme *daily motion* ou *you tube*.

Le jeu (au sens de virtuel) ne vient pas se substituer au monde réel ni aux médiations qui le constituent, il occupe le terrain laissé vacant par l'élimination des médiations, comme une étape transitoire et provisoire, une position de retrait. En d'autres termes, ce sont moins les technologies virtuelles qui conduisent à déréaliser le monde que la disparition du monde et de ses médiations qui poussent à produire de lui des formes d'ersatz destinés à le retenir. Ainsi que nous aurons l'occasion d'en débattre ultérieurement, ce n'est pas le réalisme des jeux vidéo qui rend l'expérience faite dans ces jeux plus proches de l'expérience réelle de la guerre. C'est plutôt parce que l'expérience de la guerre n'est plus rattachée à une croyance commune qu'elle devient transposable dans l'univers des jeux. Mais ce transfert est fragile et la protection qu'il offre très superficielle. Avec le retour du sang, ces sont d'autres médiations et d'autres ressources qui ont besoin d'être mobilisées. La guerre ne devient réalité que progressivement, comme la conscience de la mort, elle naît et se renforce de proche en proche. Plus on se rapproche du sol, des irrégularités et des anfractuosités de la terre, du point de contact, ce qui est le cas du théâtre afghan, plus il devient difficile de simuler et de tricher. L'épreuve du réel est sans appel⁵³.

Ne nous croyons pas quitte pour autant. Nous n'avons pas encore épuisé la signification de la référence au jeu. Il y a peut-être autre chose qui renvoie au stress du combat, à l'expérience de la menace, à l'expérience de la guerre dans ce qu'elle a justement d'irréel, d'incroyable. L'univers du jeu et de la fiction serait alors le plus à même d'exprimer une expérience limite, qui n'est autre que celle de l'ébranlement du réel, de son vacillement.⁵⁴ On peut interpréter dans cette perspective la difficulté (voire l'impossibilité) manifestée par de très nombreux pilotes à partager ce type d'expérience avec leurs proches. Un fossé semble séparer cette expérience du récit souvent plat, très technique qu'on peut en faire.

⁵³ « Lorsque vous volez près du sol et que vous êtes réellement aux commandes d'une machine qui se déplace vite près du sol vous ne pouvez pas le simuler... sinon ca devient un jeu vidéo et vous jouez avec et quand vous vous crashez par terre c'est amusant... donc l'approche est complètement différente ». La limite de réalisme n'est pas que subjective, elle est aussi physique et technique. On sait par exemple très bien que les phases de roulage ou de ravito sont très difficiles à simuler.

⁵⁴ Nous n'avons pas le temps de développer cet aspect mais le caractère traumatique de l'expérience de la guerre tient à cet ébranlement de la catégorie même de réel, à la dissolution du monde. Durant la seconde guerre mondiale, la guerre était par exemple comparée par les combattants en première ligne à un cauchemar éveillé où la réalité, celle tangible des paysages environnants et de la mort elle-même, apparaissaient comme des illusions. Cela générait un état d'indifférence à tout ce qui pouvait advenir peu compatible avec les fondements mêmes de la discipline militaire. La réadaptation des combattants à la vie civile se posait dans les mêmes termes. Comment s'investir, s'engager dans un monde devenu fictif et illusoire, comment reprendre goût à la vie et se sentir exister si rien n'existe que des décors ?

Toutes ces lectures, qui paraissent contradictoires, sont en fait complémentaires. Elles illustrent la diversité des expériences de la guerre, témoignent des tensions et des incertitudes qui les parcourent. Il en existe d'autres sur lesquelles nous ne pouvons faire l'impasse.

Une fois encore l'analogie au monde des jeux, en l'occurrence des jeux vidéo, est polysémique. Il existe par exemple une analogie formelle, qui concerne les modalités d'interfaçage, et renvoie à une identité des modes de représentation du réel depuis que les pilotes consacrent une grande partie de leur activité à bord à la gestion du système d'armes⁵⁵.

« Le système d'armement à l'heure actuelle fait que tout passe par la tête haute. La tête haute c'est le viseur qu'on a dans l'avion. Dans le cockpit, là, j'ai tous mes instruments, et au travers d'une glace, un peu comme les derniers modèles de BMW et Mercedes, vous avez une glace devant vous sur laquelle sont projetés tous nos instruments les plus vitaux : altitude, vitesse, la pente, la distance par rapport à un point d'intérêt, etc., et ensuite des informations pour le tir. Donc là déjà, au départ, pourquoi je parlais du jeu vidéo ? C'est qu'au départ, c'est holographique. Toutes ces données-là sont vertes projetées sur un viseur. Donc vous passez votre temps à regarder votre glace frontale qui est censée être colimatée à l'infini, ce qui fait que vous voyez l'infini, l'horizon, les montagnes et tout ce qu'il y a derrière. C'est très légèrement flou, mais peu importe. Vous visez, vous travaillez à travers cette glace et ça vous fait un filtre par rapport à la réalité ».

Ici la référence au jeu vidéo relève d'une interprétation plutôt habituelle. Les interfaces numériques dans un cas comme dans l'autre ne se substituent pas au réel, mais en présentent une version filtrée. Elles font écran à la perception directe, analogique. C'était déjà l'un des points importants qui se dégageait de notre étude sur le Rafale⁵⁶. La réalité produite par le système technique était

⁵⁵ *« Alors après, détachement, parce que dans mon avion moi je ne vois jamais de sang, je ne vois jamais, je ne vois jamais de gens mourir, ce ne sont jamais que de petits points noirs qui se déplacent au sol donc je n'ai pas la matérialisation en fin de compte de ce que je produit comme effet, moi je vois un cratère au sol, je vois de la fumée, mais je ne vois jamais de lambeaux, je ne verrai jamais de bonhommes morts, je ne verrai jamais tout ça... Donc on est très très loin du stress que peut vivre un combattant au sol qui lui voit son ennemi dans les yeux. Donc, par métaphore j'emploie le mot « jeu vidéo », mais c'est vrai qu'on est pas très très loin du jeu vidéo... on a des réticules, on a une tête haute... que j'emploie la même procédure sur un champ de tir au sud de Paris ou que je tire en réel quelque part, c'est la même procédure pour moi, c'est le même petit piquant de stress au moment où je vais larguer ma bombe, voilà, il y a pas tant de différence que cela... D'où le détachement, on est loin, il y a plein de filtres que sont mon système d'armes, mon entraînement qui a filtré tout ça. »*

⁵⁶ C'est le statut même de l'information qui était implicitement interrogé, dans le souci parfois très clair de démystifier la notion d'information objective. *« Un avion émet ses détections et centralise celle des avions sous son contrôle. Il les redistribue à tout le monde. Il y a un canal où il diffuse tout (piste de surveillance) et un autre où ne figurent que les pistes que le contrôleur de l'avion a sélectionné (piste de contrôle). Dans l'avion, on peut donc tout voir, ou seulement l'info filtrée. On a le choix. Cependant l'avion filtre quand même lui aussi techniquement une certaine partie. Il applique une liste de priorités et on n'a pas la main sur cette*

ainsi soupçonnée d'induire un nouveau rapport au réel, ou plutôt de rendre ce rapport de plus en plus problématique. L'avertissement d'un risque de « déréalisation » était signalé par un glissement sémantique. « *La liaison 16* – disait ce jeune pilote- *ça restait de la science-fiction. Maintenant, je sais ce que ça veut dire et c'est phénoménal. Pouvoir tirer sur un mec sans contact. Son info à lui va être suffisante pour lui tirer dessus. Votre équipier vous lance une info et vous tirez sur cette info. C'est ça la liaison 16*⁵⁷ ». « Tirer sur une info », n'a évidemment pas la même signification que « tirer sur quelqu'un ». Ce qui se profilait c'était donc aussi un autre rapport à la mort. Il faut ajouter à l'interprétation que nous faisons alors un autre phénomène, qui renforce l'analogie avec les jeux vidéo : la disparition des contraintes spatiales. « Tirer sur l'info » est pour ainsi dire la formulation actualisée d'une représentation du réel commune aux pilotes d'hier et d'aujourd'hui, un pilote de chasse ne faisant jamais que viser un point, une coordonnée, une cible à travers un viseur. Ce qui représente un réel changement, outre le mode d'affichage, c'est la possibilité de tirer depuis la vision d'un autre, c'est-à-dire la possibilité de s'émanciper des contraintes spatiales de la localité. Cette expérience « ubiquitaire » est commune aux joueurs de jeux électroniques, à cette différence près mais capitale, que ces derniers sont immobiles et que leurs actions ne produisent aucun effet sur le monde commun. Cela pose en revanche de nombreuses questions dans le cas du combat, en particulier en ce qui concerne le partage des responsabilités d'un tir, le continuum entre la décision, le geste de tirer et l'effet de cette action se trouvant sinon rompu, du moins dilué. Ce sont par ailleurs les limites de soi qui sont affectées, l'autre se réduisant à une extension de soi, dehors et dedans ne trouvant plus de repères tangibles pour les distinguer dans l'espace (allant peut-être jusqu'à remettre en cause la catégorie même du « moi »).

Un autre rapprochement possible avec le jeu concerne cette fois la similitude entre les types de savoir-faire, de capacité ou d'appétence, requis dans l'un et l'autre monde. Ici les changements sont beaucoup plus difficiles à établir avec certitude. Après tout, l'imaginaire de la chasse a, depuis ses origines, partie liée

liste de priorités figées au développement. On aimerait évidemment une gestion dynamique, pouvoir par exemple supprimer les pistes en patrouille pour ne voir que les pistes en interne. C'est ce qu'on demande. On passe notre temps à passer de la piste de surveillance à la piste de contrôle... » Cette construction avait beau faire intervenir de nombreux acteurs (dont l'ingénieur concepteur de logiciel dans son bureau d'étude), donc être sociale, elle n'était pas partagée ou commune pour autant. C'est ce que traduit très clairement la référence à « la main », dans « on n'a pas la main ». Délocalisée et disjointe de la situation, la production de l'information s'apparentait à un jeu entre acteurs qui avanceraient masqués, dans des espaces-temps distincts. Tout le problème devient, dès lors, celui de la construction d'une information qui ait le même sens, au même instant, pour tous les acteurs du système, c'est-à-dire d'une réalité commune. Cf. Dubey G., Moricot C. « Le Rafale ou l'objet total », *Documents du C3SD*, n°81, 2006.

⁵⁷ Liaison 16 : Système de transmission de données

avec le jeu, du moins dans sa forme agonistique, celle de la compétition sportive, du duel.⁵⁸ Le chasseur est presque par définition un joueur. L'esprit de compétition, le goût de la vitesse, la dextérité, le sens des règles sont communs au monde des jeux et à celui de la chasse. La référence récurrente aux jeux vidéo n'est peut-être en ce sens qu'une manière d'actualiser la référence au jeu en lui appliquant les formes contemporaines. « La division de l'attention », c'est-à-dire la capacité à concentrer son attention sur plusieurs items à la fois, qualité requise pour être pilote de chasse, est aussi celle qui est requise pour être un bon joueur de jeux électroniques.

« Un être humain lambda va retenir en moyenne trois choses au maximum simultanément. (...) Un pilote de chasse arrive à 7 ou 8 items en même temps : l'altitude, la vitesse, il faut que je tire, où est mon équipier, l'armement etc.... Par contre, on n'est pas des surhommes donc on n'arrive pas à tenir ça sur le long terme. (...) Les jeux vidéo aident à cette division de l'attention : être capable de regarder plusieurs trucs en même temps dont on ne cherche pas la valeur exacte mais qu'on analyse (...) Alors que la première fois qu'on met un individu dans un cockpit, il n'est pas dépassé, il est surpassé, il n'appréhende pas 10% de ce qui va lui arriver »

L'expérience du jeu telle qu'elle est décrite s'accorde avec la forme d'engagement requise au combat, celle qui consiste à traiter dans l'instant, sans recul ni délai de réflexion, la situation telle qu'elle se présente avec tous ses imprévus, ses paramètres, de surcroît dynamiques.

Or c'est ici qu'on peut juger de « l'impact » de la forme sur le contenu. Le mode de présentation de la réalité, on devrait dire de la situation, implique différemment l'opérateur selon la façon dont les sens sont mobilisés. L'écran et l'information colimatée à l'infini sollicitent la vue aux dépens des autres sens. De ce déséquilibre, découle un certain nombre d'inconvénients dont on mesure encore mal la portée. L'action repose de plus en plus sur des processus cognitifs complexes. On traite avant tout de l'information ou plutôt des données (une donnée n'est que la trace laissée par un événement et enregistrée dans un code convenu) dé-corrélées du contexte de leur interprétation. Dans les nouveaux avions, tout a ainsi été entrepris pour donner au pilote le maximum de confort. Cette prise en compte du corps a souvent été interprétée comme une manière

⁵⁸ Voir Huizinga J., *Homo Ludens*, Paris, Gallimard, 1974. L'historien G.L Mosse rappelle à cet égard que le « plus aristocratique des sports, qui avait diverti la noblesse en temps de paix, devint métaphoriquement, le privilège de la nouvelle élite de guerre (...) Les Anglais utilisèrent abondamment cette image. L'idéal du « fair play », beaucoup plus répandu en Angleterre qu'en Allemagne, était un élément fondamental des grands collèges d'où sortaient les pilotes ». Mosse G-L., *De la grande guerre au totalitarisme. La brutalisation des sociétés européennes*, Oxford University Press, 1990 et Paris, Hachette, 1999, p.142.

de reconnaître un fondement aux savoirs corporels (acquis par apprentissage, entraînement, transmission sociale ou mimétisme)⁵⁹. Mais dans la réalité, il s'agissait plutôt de rendre moins sensible le facteur de charge pour libérer l'attention du pilote au profit de la gestion cognitive des systèmes (d'armes en particulier). Il faut donc moins parler d'un retour du corps, que d'une manière de le neutraliser en le maintenant en éveil à l'aide de stimulations sensorielles. Dès lors se pose à nouveau frais la question de la présence, du mode de présence à la situation ainsi obtenue.

Le confort des avions de nouvelle génération, comme le Rafale, qualifiés pour cette raison de « naturels »⁶⁰ par les pilotes, procède en réalité d'un découplage (corps/intellect) mais ce découplage ou déphasage est aujourd'hui gommé par ce confort lui-même ou cette anesthésie du corps. L'illusion de la présence est obtenue par le réalisme des interfaces comme l'affichage en tête haute qui se superpose à la vision directe de l'environnement extérieur. Les pilotes apprennent très tôt à se défier de leurs sens et dans certaines circonstances (comme l'absence de visibilité) à ne se fier qu'à la lecture de leurs instruments. Mais cette manière de se protéger des illusions sensorielles inhérentes au mouvement dans un espace sans repères, d'apprendre à les reconnaître, est encore un savoir corporel acquis pas à pas tout au long de la formation. Le risque est maintenant celui d'une sensation de présence en réalité relative et peut-être parfois fictive. Il s'agit là d'une hypothèse que nous ne pouvons que signaler mais qui mériterait à elle seule une étude. Dans ce cas de figure ce sont les frontières ou les limites du corps qu'il convient de prendre en compte, et de repenser, en redonnant peut-être toute sa place au navigateur, à l'irréductible garantie sociale qu'offre la présence d'un deuxième homme à bord⁶¹.

⁵⁹ D'une certaine manière les interfaces du nouvel avion de chasse Rafale ont pris acte des limites du paradigme informationnel ou computationnel (modèle qui dominait encore la première phase d'informatisation) en intégrant davantage les logiques de l'utilisateur. Nous n'avons pas le temps d'exposer ici les théories de l'action située ou de l'écologie perceptive de Gibson (celle des affordances), au fondement de cette nouvelle approche, mais ce que l'on peut dire, c'est que l'on a tiré quelques leçons des « erreurs de Descartes », pour paraphraser Damasio. Les interfaces du Rafale tiennent ainsi compte de l'économie que représentent pour l'opérateur humain les actions non réfléchies, directement guidées et informées par l'environnement physique de travail

⁶⁰ Les pilotes ont été particulièrement impressionnés par le fait que l'on puisse, par exemple, passer dans cet avion de 1 à 8 G en 20 secondes tout en conservant la possibilité de parler. « *Sur Rafale, on ressent très peu le facteur de charge. Quand on commence à le ressentir par des chocs électriques dans les coudes par exemple, c'est qu'on en a déjà pris beaucoup (6G répétés) et qu'on a pas assez contracté les abdos* ». Le Rafale se caractérise donc par un grand confort d'utilisation. Cf. Dubey G, Moricot M, « Le Rafale ou l'objet total », Documents du C2SD, n°81, 2006.

⁶¹ « *Ce que j'assimile dans mon corps, ce n'est pas ce que je vois dans mes instruments, que disent les autres instruments ? Ils corroborent, OK, c'est mon cerveau qui est en vrac. Donc là on a perçu, mais pendant quelques secondes il nous arrive de faire un virage et le nav dit qu'est ce que tu fais là ? Je ne comprends pas ce que tu fais ? Oh bon sang, j'étais en vrac et je reviens. Ça arrive en monoplace, ça m'est arrivé dans les deux et c'est quelques*

Cela nous ramène à la question du type d'attention sollicitée dans les avions modernes.

De nombreux observateurs de la modernité établissent une corrélation entre les phénomènes contemporains d'inattention (chez les plus jeunes), de dispersion de l'attention, d'une présence qui ne trouve plus à s'inscrire dans un monde de choses durables, mais qui surfe à la surface d'images éphémères, et le monde de l'écran. L'attention dispersée, l'aptitude à « zapper » d'une information à l'autre reflèterait en fait la montée de l'inattention, la difficulté croissante à inscrire l'action dans la durée comme à se projeter dans l'avenir, l'immatérialité et la vélocité des flux d'informations vouant à l'échec toute recherche de formes pérennes. Favoriser la superficialité dans les relations, cela repose le problème de l'engagement, de l'intensité de la présence à la situation⁶².

On peut s'accorder sur le fait que, dans cette affaire, c'est le sens commun qui est menacé, autrement dit la capacité à croire la même chose au même moment. C'est la raison pour laquelle le réel devient problématique. Le déséquilibre des sens au profit de la seule vision est certainement pour une bonne part responsable de cette situation. « Ce sont les sens –note C. Haroche- dans le rapport à l'autre tout autant que dans le rapport à soi, et au-delà dans le rapport à la connaissance, qui permettent l'élaboration du sens (...) En détenant un rôle central, la vue provoquerait un éloignement, une séparation, voire une dissociation entre la possibilité même d'un sentiment de soi, les manières de sentir et de regarder »⁶³.

Derrière le retrait ou le déclin du rôle du corps se jouerait donc la perte du sentiment d'unité du réel. Mais là encore, les faits sont loin d'être univoques et l'on peut toujours arguer du fait que l'attention dispersée prépare ou annonce un changement de paradigme dans le régime de la connaissance, pas la fin de

secondes, c'est rare que ça aille jusqu'à l'impact, mais ça arrive. Il faut forcer son cerveau... » (pilote 2000D). Là encore le terme d'erreur semble inapproprié. Qu'est ce qu'un état d'illusion sensorielle ? Bien qu'ayant été formé en situation de non-visibilité à ne faire confiance qu'aux instruments, c'est encore à ses sens que l'être humain se rapporte lorsque la fatigue l'assaille. Nulle erreur ici, mais une limite irréductible aux fonctionnements des êtres vivants. Ce qui est en jeu, c'est toujours le couplage des potentialités techniques et de celle des opérateurs.

⁶² Ce débat renvoie à des questions politiques majeures dans les sociétés modernes individualistes. A. de Tocqueville observait déjà que dans les sociétés démocratiques, alors naissantes, la primauté du sens de la vue répondait au besoin de tous d'être vu et regardé sans distinction. Dans la société d'ancien régime la visibilité dépendait exclusivement de la position occupée par chacun dans la hiérarchie. Mais Tocqueville ajoutait que cette disposition accordée à tous d'être vu, se payait d'une certaine superficialité dans les relations et par un relâchement de l'attention, chacun pouvant naturellement revendiquer le même droit à l'attention.

⁶³ Haroche C., *L'avenir du sensible*, Paris, PUF, 2007, p.175-187.

tout rapport à la connaissance : une connaissance moins sensible au principe de contradiction, mais en revanche plus attentive aux faits particuliers, parcellaires, au savoir par listes. De simples collections de points de vue singuliers ne suffiront certes jamais à fonder un monde commun, comme le montre bien aujourd'hui les dérives compassionnelles du politique ou le phénomène de la télé-réalité. Mais cela anticipe peut-être d'autres manières d'articuler l'expérience singulière de chacun au sens commun.

3.1.3. Digression sur le proche et le lointain : le télescopage des mondes

On entend parfois dire que le virtuel informatique menacerait le réel, que la carte finirait par se substituer au territoire. L'état de confusion engendré par cette situation serait à l'origine d'un grand nombre des maux rencontrés par la société contemporaine, comme le sentiment d'absence de limites, de séparation entre intériorité et extériorité, intime et public. Le recours à ces notions relativement massives risque pourtant de nous faire passer à côté de ce qui est réellement en jeu, à savoir la manière dont chaque époque médiatise la relation du proche et du lointain, du même et de l'autre empêchant les uns de se rapprocher trop, les autres de perdre leur singularité dans le principe d'une humanité générale et abstraite.

Ainsi les technologies qui facilitaient hier la mise à distance (le tir à très grande distance, la délocalisation des postes de commandement...) en séparant l'acte de ses conséquences morales tendent aujourd'hui à produire l'effet inverse. Les moyens de restitution modernes (principalement visuels, à base d'images) développés pour répondre à certaines des caractéristiques des conflits récents ont pour résultat d'abolir les distances rétablissant ainsi le lien « compassionnel » avec les « victimes ». Il semblerait que la proximité ainsi recréée par les nouvelles interfaces (et il faudra interroger le statut de cette proximité) fragilise les mécanismes psychologiques de défense qui permettaient jusqu'à présent efficacement de déshumaniser la cible.

« Pourtant on est toujours loin, ça ne reste que des pixels, mais il y a quand même des gens qui ont été un petit peu marqués.

Par exemple ?

Le fait de bien distinguer avec la caméra thermique, le pod laser, il y en a parce que les conditions météorologiques les amenaient un peu plus bas donc un peu plus près, là on arrive à identifier des humains avant que la bombe impacte et pulvérise tout ça quoi.... Un ou deux personnels navigants m'ont fait part que ce serait bien, ne parlant pas pour eux nécessairement, qu'il serait bien d'envisager la possibilité d'un accompagnement par des psychologues ».

Le trouble qui affecte les pilotes de drones américains stationnés en Arizona est à cet égard exemplaire. Il illustre toute l'ambiguïté d'une situation dans laquelle la technique a davantage le rôle de catalyseur que de cause.

« Là on est en train d'écrire le concept d'emploi des drones, on hésite à armer un drone, on n'est pas aussi développé que les israéliens et les américains qui sont les deux grands pays dans ce domaine, ils en utilisent tous les jours. Cet article disait que les opérateurs de drone avaient de gros problèmes, la première fois, ils arrivent à passer outre et petit à petit la carapace se fend et le doute s'installe, ils demandaient à être suivis psychologiquement.

C'est intéressant par rapport à la distance dont vous parliez au début du premier entretien, cet aguerrissement qui progressivement vous met à la distance suffisante pour pouvoir agir sans être affecté par votre action. Là ils sont trop loin ?

Non, ils sont trop près. Ils sont très près parce qu'un capteur de drone voit la tête du gars, s'il est barbu, il voit les yeux, donc là il voit le bonhomme, il arrive à dire s'il est rouquin ou s'il est brun, s'il est basané ou si c'est un blanc. Les capteurs sont tels qu'ils sont dans l'action, ce sont eux qui voient le mieux, les drones, c'est terrible. Alors, c'est le paradoxe, parce que là ils sont trop près, mais le fait de ne pas être en temps bloqué à faire la guerre avec que des guerriers autour d'eux et de sortir de ce coccon guerrier si on peut dire et d'aller voir papa, maman, déjà il y a un gros choc. Nous on part deux mois et quand on rentre, je n'ai pas envie de parler de facture d'électricité, ma femme va me dire tiens, il y a la facture, tout ça et si je suis brutal, je vais lui dire que tout ça, je m'en fous... on est un petit peu déconnecté et c'est pour cela qu'on prend souvent des vacances quand on rentre pour se retrouver et que tout refonctionne bien. Le problème avec ces gens qui eux, le matin et le soir voient leur famille et qui vont bombarder des individus très près, c'est le décalage ; à la fois ils font la guerre très très près, après il n'y a plus que le fantassin qui vise le gars avec sa lunette, et puis le soir complètement détaché. Vous devez faire 180 degrés dans votre tête, c'est très difficile. »

La distance physique, spatiale, qui aboutissait dans les bureaucraties modernes à dissocier l'acte de son effet (rendant impossible la représentation des conséquences de ses actes) se révèle aujourd'hui impuissante à séparer les hommes ou, pour reprendre la formule idoine de la philosophe H. Arendt, de tomber les uns sur les autres. Car entre-temps la distance spatiale a été annulée par la quasi-instantanéité des images, la vitesse de circulation de l'information, c'est-à-dire la contraction du temps. Mais là n'est peut-être pas l'essentiel et il y a peut-être un risque à trop se focaliser sur les aspects les plus techniques de ce problème. Ce qui semble être fondamentalement en jeu –et que l'extrait d'entretien cité restitue très bien– c'est le défaut de frontière et de médiations symboliques, de transitions, c'est-à-dire de monde au sens d'Arendt, d'intervalle

entre les hommes, d'entre-deux⁶⁴. Les manifestations les plus contemporaines de la modernité illustreraient donc certaines des anticipations de Tocqueville qui voyait dans le désir d'égalité propre aux démocraties modernes (alors naissantes) un principe d'uniformisation et, surtout, d'abolition des formes et des distances (dont les manières) qui empêchent la violence du contact direct, entravent l'immédiateté en détournant l'attention sur un entre-deux commun. Ce n'est pas la distance, la mise à distance d'autrui qui caractériserait l'époque, mais au contraire l'absence de distance, le télescopage des mondes et des expériences que la séparation dans l'espace, comme ersatz de médiation, s'avèrerait bien incapable d'endiguer. Telle semble être la situation paradoxale que matérialisent les technologies contemporaines.

Seulement -et cela vient partiellement contredire certaines des thèses avancées par H. Arendt- les hommes tombent moins les uns sur les autres qu'en eux-mêmes. Et là, nous sommes confrontés à un problème inédit et assez déroutant, la perte des médiations n'entraînant pas l'atrophie des sentiments ou l'indifférence envers autrui. À côté du processus habituellement incriminé de déresponsabilisation causé par la séparation de l'acte et de son effet, c'est à l'inverse la compassion qui semble se reformer⁶⁵. Pour dire les choses plus simplement, l'identification des victimes à des proches se fait d'autant plus facilement dans le cadre d'une action délocalisée que les pilotes de drone ne cessent pas d'être immergés dans la vie profane et domestique. Le proche côtoie ainsi le lointain que la désignation de cible ne peut plus annuler ni contenir. Il s'agit donc d'un problème d'ordre moral et politique qui nécessiterait de longs développements et que nous ne pouvons ici qu'effleurer.

⁶⁴ Arendt H., *La crise de la culture*, Paris, Gallimard, (1954), 1972.

⁶⁵ L'adoucissement des mœurs que l'on prête aux démocraties va de pair, écrit M.Revault-d'Allones, avec « l'imagination démocratique qui est propre à s'étendre : elle va du proche au lointain. Tous les hommes ayant à peu près la même manière de penser et de sentir, chacun peut ainsi extrapoler à partir de ce qu'il ressent et l'imagination le met facilement à la place de tout autre. (...) Mais le regard éloigné a son revers : il perd en intensité ce qu'il gagne en extension » (Revault-d'Allones.M., *L'homme compassionnel*, Paris, Seuil, p.20-21) ; et comme le soulignait déjà Tocqueville, « chacun d'eux, retiré à l'écart, est comme étranger à la destinée de tous les autres : ses enfants et ses amis forment pour lui toute l'espèce humaine » (Tocqueville A., *De la démocratie en Amérique*, t.II, p.385. C'est à l'intérieur de ce double mouvement que nous devons ressaisir la situation induite par les nouveaux artefacts.

3.2. Lorsque le ciel se rapproche du sol : le retour de la guerre

3.2.1. Les limites de la guerre à distance : la rupture Afghane

Des années 60 (fin de la guerre d'Algérie) au début des années 90 (première guerre du Golfe), les forces aériennes françaises n'ont pas eu à s'engager (à de rares exceptions très ponctuelles sur le continent Africain). La première mission de combat qui vit s'affronter une formation de huit Jaguar avec des troupes au sol Irakiennes révéla brutalement (quatre avions touchés et un pilote blessé) un état d'inadéquation de l'entraînement aux nouveaux théâtres d'opération. Ce fait d'arme signalait le « retour de la guerre » après des décennies d'entraînement contre un ennemi invisible et quasiment virtuel (au sens où comme le souligne le Colonel Quintaine, on ne pouvait que l'imaginer)⁶⁶. L'équilibre de la « terreur » (nucléaire) avait rendu impossible tout affrontement direct. Aussi le choc parmi les combattants fut bien réel⁶⁷. Il s'agissait toutefois toujours d'une guerre « classique » contre une armée régulière réputée être l'une des plus puissantes de la région, de missions lancées depuis des bases situées à l'extérieur du théâtre d'opération.

Le second conflit Irakien, et pour les français le conflit en Afghanistan, signalent de ce point de vue une rupture d'un autre type, plus radicale et dont les conséquences sont encore très incertaines. Nous voulons parler de celle qui voit s'affronter, dans le contexte de la globalisation, les sociétés technologiques à des sociétés et des cultures qui évoluent en marge de ce modèle. Les sociétés aseptisées de l'information se trouvent brutalement confrontées à ce que le principe de fluidité sur lequel elles sont bâties avait fini par leur faire oublier : la mort, le sang, la peur, l'irréductibilité des corps, l'effroi de la guerre. C'est ce choc qu'il convient d'interroger ici.

⁶⁶ Col. L. Quintaine, Colloque « L'avion : le rêve, la puissance et le doute », 13-14 mars 2008, Sorbonne-Université Paris 1.

⁶⁷ « Certaines personnes ont vécu un véritable itinéraire spirituel et je pense que parmi les pilotes, en particulier ceux qui sont allés au carton, qui ont pris des risques (...) Au début les résultats étaient quand même médiocres et il y a eu un moment où on a eu l'impression qu'ils pourraient de nouveau recevoir l'ordre de retourner en basse altitude pour améliorer les résultats...il y a eu une certaine effervescence chez eux, ça a été l'occasion de parler mais ça n'a pas été jusqu'au vol blanc comme on dit » (l'aumônier de la base, archives du Service Historique des Armées-SHD), « Je pense que tout le monde a été très frappé, profondément...on ne s'attendait pas à avoir un taux d'attrition aussi important...il n'y a pas eu d'attrition mais c'est passé à un cheveu près » (Cne Mahagne, blessé au combat, SHD)

L'asymétrie des conflits qui opposent aujourd'hui des combattants dits « irréguliers » (à la fois ou alternativement civils et combattants)⁶⁸ à de vastes dispositifs technologiques et juridiques internationaux délivre en cela un enseignement de première importance sur le monde dit « globalisé ». L'asymétrie du rapport de force n'est pas si radicale que l'on pourrait le penser et laisse en tout cas d'importantes marges de manœuvres aux éléments potentiellement les plus faibles. Comme le souligne A. Gras, les Macro-Systèmes-Techniques souffrent d'une certaine myopie et ne perçoivent (avec la précision la plus extrême il est vrai) que ce qui correspond à leur mode de structuration du monde, à savoir, ce qui circule sous la forme de flux d'informations sur les réseaux de routes contrôlés. Ce qui veut dire que les espaces et les autres manières d'habiter le monde que ces réseaux traversent leur sont invisibles.⁶⁹ Du point de vue du système, ce ne sont que déserts et vides⁷⁰.

La confusion entre combattants et non-combattants, l'imbrication des amis et des ennemis, l'omniprésence d'une menace difficile à identifier, renvoient à une toute autre « grammaire de la guerre ». Pour ne pas perdre complètement le contrôle du terrain, le système global doit se plier aux règles de la localité, apprendre à voir plus finement, s'adapter aux singularités et aux irrégularités du théâtre, autrement dit prendre en compte tout ce qui, du point de vue du système global est archaïque et négligeable.

3.2.2. Plus près, plus vite

Pour les pilotes de chasse, ce paradoxe revêt donc un sens très concret : pour voir mieux et surtout mieux discriminer l'ami de l'ennemi, le civil du combattant, il faut descendre, se rapprocher du sol, parfois très près.

« En Afghanistan où on a du mal à voler toujours haut, on aimerait, parce que moi en tant que pilote, je m'affranchis de tout sol-air moyenne portée, de n'importe quel paysan armé d'une Kalachnikov, si je vole bas il peut toujours mettre une balle dans mon avion alors que ça reste un paysan légèrement armé et absolument pas entraîné. Maintenant le souci qu'on rencontre

⁶⁸ « Le problème de ces ennemis irréguliers ou asymétriques comme on les appelle, c'est qu'un non-combattant ressemble à un combattant sauf qu'il n'a pas d'arme, vous lui mettez une kalachnikov, il devient un combattant. Alors qu'un militaire, un soldat conventionnel, il a un uniforme, là bas ils n'ont pas d'uniforme donc vous êtes incapable de reconnaître un taliban d'un non combattant et on nous dit qu'ils passent au peigne fin, au radar tous les véhicules pour être sûr qu'il n'y en ait pas un qui vienne avec une kalach et qui se mette en bout de piste et là il détruit tous les avions qu'il veut. »

⁶⁹ Gras A., *Fragilité de la puissance*, Paris, Fayard, 2003.

⁷⁰ Il a par exemple suffit à quelques groupes terroristes de se déconnecter des réseaux de télécommunications modernes pour échapper presque entièrement à la vigilance et au contrôle des services de renseignements.

*en Afghanistan, c'est si vous voulez qu'il y a une telle imbrication entre combattants et non-combattants, ONG-civils, des civils qui peuvent devenir combattants pendant un temps, bref, la situation est tellement versatile qu'il faut que je sois plus près ».*⁷¹

Pour l'Arme aérienne, cela ne signifie pas nécessairement plus de risques, mais d'autres manières de faire auxquelles on n'a pas toujours été préparé, donc une incertitude plus grande. L'imbrication avec les forces au sol oblige par exemple à réviser les tactiques de combat en réactualisant parfois d'anciennes figures. La nécessité de se rapprocher le plus près possible des combattants au sol exige de revenir à certaines aptitudes de base du pilotage, la maniabilité et la dextérité requises dans l'usage des commandes s'apparentant à ce qui est requis par exemple pour le combat tournoyant. C'est le cas de la tactique du « show off force » introduite par les américains sur le théâtre afghan et qui consiste à descendre à grande vitesse (900km/h) depuis un point invisible avant de dégager face au soleil. Gestion précise de l'accélération et virages serrés sont de la partie. L'objectif est avant tout dissuasif puisqu'il s'agit d'effrayer, pour qu'elles se dispersent, des troupes au sol en produisant le maximum bruit et en jouant de l'effet de surprise⁷². L'habileté manuelle, qui n'exclue pas la virtuosité, est ce qui fait dans ce contexte la différence. Ce qui surprend dans une telle configuration, c'est qu'elle se situe aux antipodes de ce que la guerre dite « High Tech », à grande distance, nous avait préparé à rencontrer. Cela concerne aussi le type d'arme et de matériel utilisé. Ainsi, « dans l'imbrication des forces au sol – explique ce pilote de Mirage F1- le canon est bien plus précis que la bombe. Les roquettes aussi sont efficaces, précises avec un fort pouvoir détonnant. Elles représentent aujourd'hui 50% des tirs effectués en Afghanistan. L'armée de l'air y revient ».

L'imbrication ou la difficulté à discriminer les combattants a aussi eu pour effet indirect de renforcer les besoins en personnel qualifié pour le guidage des tirs au sol. Le caractère très localisé des combats engendre souvent une telle confusion que la plus grande précision s'impose afin d'éviter les tirs fratricides. Comme l'illustre l'exemple rapporté en note et qui se déroule au Tchad, cela

⁷¹ « En Afghanistan, on va descendre très vite, la vallée va être telle que sur des crêtes, je vais passer à 100 pieds au lieu de 250 pieds et puis là je vois qu'il y a des tirs, donc je vais descendre encore plus bas. (...) C'est à vue, complètement à vue. On regarde à travers la tête haute qui vous donne la vitesse, l'altitude. Tout est colimaté quasiment à l'infini et il y a un très faible temps d'accommodation de l'œil entre le fait de regarder mes instruments et de regarder dehors, c'est quasiment instantané, c'est pour cela que c'est confortable. Maintenant quand vous volez bas, vous passez votre temps à regarder dehors et vous contrevérifiez... plus vous êtes haut et plus vous regardez latéralement et derrière, plus vous êtes bas et plus vous concentrez devant. »

⁷² « Les avions qui vont en Afghanistan font pas mal de show off forces, des passages très bas très vite, pour faire peur, pour surprendre, ça on s'entraîne à le faire ici mais pour ce genre d'action en fait il n'y a pas besoin de descendre excessivement bas. Que vous soyez à 100, 150 ou 200 pieds, quand vous passez pleine charge au dessus de quelqu'un il va pas faire la différence, il va entendre un gros bruit, mais que vous soyez à 10 mètres au dessus ou à trente mètres je ne pense pas que ça change grand-chose »

n'est pas spécifique à l'Afghanistan mais à la nature asymétrique des conflits (la guerre de guérilla, d'embuscades, la guerre du pauvre...) ⁷³. Les personnes formées aux procédures de guidage au sol (Tactical Positional Identifiant) ont donc un rôle décisif. La pertinence des informations qu'ils sont capables de communiquer aux pilotes est capitale. Cela nécessite de pouvoir se représenter ce que voit ou peut voir un pilote depuis son cockpit et qui ne coïncide pas exactement avec ce que perçoit un fantassin. Les repères ne sont pas les mêmes (« *L'objectif est à trois cents mètres, ça ne signifie pas grand-chose pour nous* »). Ainsi, parmi les TAC.P, 10% sont des pilotes de chasse formés à cette fonction. Ils sont intégrés à des groupes de combattants des forces spéciales et interviennent dès que des troupes au sol sont engagées et demandent une assistance aérienne. L'expérience du terrain, acquise par ces personnes, contribue certainement à rapprocher les pilotes de la réalité de la guerre. Nous manquons de distance pour évaluer son incidence sur la perception du combat, mais quelques indices nous laissent penser qu'elle est loin d'être nulle.

« Avant de partir (en détachement opérationnel), ils (les pilotes de l'escadron) m'ont demandé des briefings pour savoir comment ça se passait, notre rôle, nos moyens quand on était par terre, la précision des infos qu'on pouvait donner, notamment tout ce qui est coordonnées, si c'était vraiment précis à cinq six mètres ou s'il fallait s'attendre à voir des coordonnées à cinq cent mètres, donc on discutait de tout ça, des termes qu'on utilisait là bas parce que les termes ne sont pas tout à fait les mêmes que ceux qu'on utilise ici en formation. On est dans une structure OTAN, mais en fait comme il y a beaucoup d'américains on bosse avec une structure américaine, donc il y a une façon d'énoncer les infos à l'américaine avec des

⁷³ « Les combats étaient toujours en cours et ils étaient tellement proches qu'en fait ils ne nous ont pas autorisé à tirer parce que les forces en présence étaient trop proches pour éviter les dommages collatéraux. Ils savaient plus trop au sol qui était qui d'ailleurs. Vous aviez des rebelles de l'armée régulière Tchadienne et des forces françaises... les forces françaises essayaient de surveiller l'ensemble et de ne pas prendre partie, et de se protéger elles-mêmes. Par contre, ils ne parvenaient plus à distinguer qui était qui des amis, des ennemis. Donc une situation très confuse, pour eux pas tellement de moyens de se déplacer car ils étaient tout de suite à découvert... donc ils sont restés à l'abri et ne pouvaient pas clairement nous donner des ordres d'ouverture de feu. Donc à bord c'est un peu frustrant et rageant parce qu'on voudrait bien aider et on ne peut pas.

Concrètement les forces en présence se ressemblent beaucoup et parce qu'ils n'avaient pas un point de vue sur le combat qui leur permettait d'identifier. Les forces françaises s'étaient regroupées dans un ensemble de baraquements, à l'extrémité d'un village et les combats avaient lieu dans le village... Sans moyens de transmission fiable entre les forces françaises et les forces régulières. Donc c'est difficile pour eux au sol de déterminer clairement la situation et pour nous en l'air c'est impossible, entre deux véhicules blancs qui se tirent dessus, lequel est le bon ? On voyait où se situaient les combats parce qu'il y avait des incendies, des traces d'impacts, on voyait certains véhicules détruits la veille, par contre voir des gens se tirer dessus, non, on était pas là. On voit clairement où sont les combats mais c'est tout. Et les ouvertures de feu qui ont été faites c'était sur des véhicules. (...) Ici nombreux sont les personnels ANT qui avant étaient rebelles... au bout de trois mois sans paye chez les rebelles, ils posent l'habit vert, ils prennent un habit vert un peu plus foncé et ils se font payer par les légionnaires et si on ne les paye pas ils retourneront chez les rebelles pour essayer de monnayer leurs services... » (pilote de F1, N'Djamena)

termes, donc arrivé là bas... Savoir comment j'ai vécu des situations plus ou moins chaudes etc., c'est intéressant parce que le but c'est plus de partager. Ils ne voyaient pas ça comme ça. Disons que ce qu'ils voient, c'est au moment du show off force, quand ils descendent pour faire un peu de bruit, là à la limite ils pourront voir un attroupement de personnes, mais maintenant quand c'est une cache d'armes ou un mec dans sa caverne, ils ne voient rien, ils verront un peu de fumée, le mec qui tire mais ils verront pas la différence. Ça reste abstrait, quand on est en bas par contre, c'est sûr que vu d'en haut... Je pense qu'il n'y a pas le même impact de se dire, j'ai balancé ma bombe, j'ai fait tant de morts, maintenant quand on est par terre, là la personne est en face si il y a mort, c'est moi qui ai tué, je le vois, ce n'est pas un compte rendu d'officier rens... là c'est vraiment présent, dans la tête ça change un peu... se dire j'ai tiré sur des gens, je ne suis pas forcément allé vérifier le résultat (...), se dire j'ai ouvert le feu, j'ai tué quelqu'un, voilà, c'est comme ça, on l'accepte... » (TAC.P, Rafale)

Lorsque nous nous adressons aux pilotes du premier escadron Rafale de St-Dizier afin de savoir qui accepterait de nous parler de son expérience du combat, c'est spontanément vers le TAC.P que l'on nous oriente comme si l'expérience de ce dernier faisait en la matière office de référentiel. L'association établie entre « combat » et « guerre au sol » ne laisse pas de surprendre. Cela signifie-t-il que de « vraie » guerre il ne peut y avoir qu'au sol, dans un affrontement direct avec un ennemi visible, un échange réciproque de la mort, pour paraphraser le philosophe F. Gros ? Nous ne saurions en décider. Ce qui en revanche se précise, et que notre expérience au Tchad confirme, est l'importance des échanges qui se produisent entre les forces terrestres et les pilotes dans les détachements positionnés en terrain hostile. De nouvelles solidarités se nouent, le collectif des combattants s'agrège contre l'ennemi commun. Les rencontres occasionnelles avec les forces spéciales (au bar de l'escadron par exemple), la perception directe des effets de la guerre sur les hommes, la proximité des combats, modifient bien entendu, le rapport à l'action, au danger et à l'ennemi, la perception que les pilotes se font de leur mission. De ce point de vue le conflit Afghan, qualifié de « *Vietnam dans le sable* »⁷⁴, constitue un changement majeur dont nous n'avons peut-être pas encore pris toute la mesure.

⁷⁴ « *Quand vous allez à Doushanbe, vous revenez, vous vous posez et puis vous prenez votre petite bière, vous discutez, vous allez faire du jeu vidéo, vous appelez maman et l'enfant, vous voyez ce que je veux dire, on est dans un milieu hostile, même comme on y passe pas beaucoup de temps on finit par l'oublier. Et c'est encore un filtre qui s'ajoute et nous détache de la réalité. A Kandabar, c'est complètement différent, ou N'Djamena, là on est en plein cœur du territoire hostile. A Kandabar il est interdit de sortir du camp, tout le monde est armé, vous avez les Norias, c'est-à-dire les hélicoptères qui font leur veille H24 au dessus du camp, vous voyez les véhicules blindés qui sortent avec les fantassins pour aller faire leur ronde dans la profondeur et qui reviennent criblés de balles, donc là il y a un contact direct avec la guerre, avec ses effets. Et là par contre la pression avec les équipages est au top tous les jours. Enx ils réalisent, pour la première fois, on réalise ce qu'on fait. Kandabar c'est vraiment un Vietnam dans le sable ».*

3.2.3. Les visages de la guerre : proximité et promiscuité

Soudainement la frontière qui sépare le monde en paix du monde en guerre redevient tangible, évidente, incontournable. La référence au « Vietnam » signale bien la sortie d'une époque marquée par la relative déréalisation du danger et de l'adversaire. Le conflit Afghan a peu de points communs avec le conflit Vietnamien qui voyait s'affronter deux armées « régulières » sur fond de guerre froide. Ce qui rapproche ces expériences est l'obligation d'occuper le terrain, d'assurer une présence dans un milieu hostile et incertain avec le spectre de l'encercllement et de l'enlèvement. Pour l'arme aérienne désormais basée à Kandahar, en plein territoire Pachtoune et au cœur de la guerre, cela rompt avec des décennies d'action à distance.

« Là, vous n'avez plus cette distance, parce que déjà nous sommes mêlés aux combattants fantassins, aux forces spéciales, on vit avec eux, on va au mess avec eux, on peut briefer des missions avec eux, donc là on commence à humaniser le fantassin. Ces petits points noirs qu'on voit au sol, ça y est, on commence à savoir qui c'est, comment ils interagissent avec leur milieu etc... Donc pour la première fois ça rend plus crédible ou plus réel, je ne vois pas d'autre mot, la guerre, c'est de moins en moins un jeu vidéo. Quand je disais que c'est un Vietnam, ce n'est pas du point de vue politique ou réussite militaire, mais c'est plus vis-à-vis du stress que peuvent avoir les gens, vous avez vraiment ce va et vient constant d'hélicoptères, tout se promène armé, vous allez faire du sport, vous vous brossez les dents, vous prenez votre douche armé, que vous soyez en short, tee shirt tennis, vous êtes armé. »

« Pour la première fois, on voit du sang, on est très loin de Top Gun où il n'y a pas de sang, la guerre là-haut c'est super, on est des héros, des supers Hommes, on se pose, il y des belles femmes et des belles voitures. »

La guerre redevient une réalité concrète et spécifique. Les frontières entre un dehors et un dedans sont rétablies avec une grande netteté. D'une certaine manière, cela participe à une mise en condition nécessaire et répond à une attente collective, celle de toucher la guerre du doigt. Nous y reviendrons (« Les sens du détachement »). Cela contribue surtout à re-personnaliser la guerre et à contrecarrer certains effets de la banalisation. La personnalisation concerne l'ami autant que l'ennemi. Il devient possible de mettre un visage sur ceux qui sollicitent l'assistance de l'arme aérienne. L'obligation de les secourir gagne en intensité et cela confère sans doute un poids supplémentaire à la mission. La vie en commun en milieu fermé et hostile renforce donc les liens, facilite les partages d'expériences et les solidarités. Tout un imaginaire de la capture en territoire hostile (suite à une éjection) se nourrit des récits et des expériences

des combattants au sol et en particulier des forces spéciales, c'est-à-dire de ce rapprochement avec le terrain.

L'envers de cette nouvelle proximité est une promiscuité à laquelle les plus jeunes semblent moins bien préparés. Pour la première fois, semble-t-il, des personnels navigants de retour de détachement en Afghanistan ont envisagé de demander une assistance psychologique. Technicité et professionnalisme ne semblent plus suffire à éloigner l'épreuve de l'affrontement à la mort dans une guerre où les moyens de restitution modernes et la proximité physique redonnent une forme de présence à l'ennemi

« L'Afghanistan c'est à mon sens le premier théâtre depuis quinze ans où on tire sur des individus, vous voyez ce que je veux dire, où on voit des individus. Jusqu'à peu, Bosnie, Kosovo, on tirait des véhicules, on tirait des ponts, on tirait des bâtiments, des shelters, bref on tirait des bâtis, des choses comme ça. Maintenant, on va chercher le taliban, un individu embusqué... vous avez peut-être entendu parler du terme « ennemi irrégulier »... ou asymétrique, c'est comme ça qu'on définit ces nouveaux ennemis qui n'utilisent pas, pour faire une belle phrase, la même grammaire de la guerre que nous. (...) Pour ceux qui avaient connu autre chose avant, ça n'a pas fait grand chose de plus, c'était juste une petite étape supplémentaire où on voit cette fois sa cible qui se déplace, c'est une étape supplémentaire, mais ce n'est qu'un petit pas, on a tiré sur des gens mais qui étaient planqués derrière une usine, on n'a pas été creuser plus loin pour savoir déjà s'il y avait des gens. Maintenant, ma cible bouge. En revanche, un jeune qui arrive, il va directement tirer sur un individu, donc là il y a une étape qui est peut-être plus difficile à franchir, mais je ne peux pas vous en parler. Pour moi, ça s'est fait à petit, petit, petit pas. »

Mais « l'impréparation » n'est pas seule responsable de ce désarroi. C'est moins la formation qui a changé que les personnes auxquelles elle s'adresse. Le niveau de sécurité atteint dans nos sociétés, l'habitude d'un certain confort et d'un niveau d'exposition au risque très bas y sont pour beaucoup. On peut aussi imputer ce phénomène aux effets de déréalisation induits par l'individualisme moderne et les technologies qui le supportent, notamment au sentiment d'invulnérabilité qui menace les plus jeunes. Mais cette lecture en négatif montre certaines limites. Ce que révèle en contrepoint cette situation, c'est un changement qui affecte en profondeur l'image que nous nous faisons de nous-mêmes et des autres, où se mêlent et se repoussent des sentiments contradictoires de compassion et d'indifférence. Parmi ces changements figure au premier plan l'attachement à la valeur individuelle de la vie, à la singularité de chacun et nous pouvons supposer que cela entre en conflit avec certaines valeurs militaires de cohésion (c'est aussi par conséquent l'image du collectif qui change. Nous traiterons ce point dans la partie suivante). La demande d'aide psychologique reflète une situation dans laquelle la présence du collectif, la

cohésion du groupe, ne suffit plus à colmater la rupture de la guerre, à en neutraliser les principaux effets, comme une certaine compassion envers les victimes. La sensibilité contemporaine appelle d'autres modes de justification et un autre sens du collectif que les structures actuelles n'apportent peut-être pas encore. Les individus ne sont ni plus ni moins sensibles et fragiles qu'auparavant, ils le sont différemment et n'accordent pas forcément d'importance aux mêmes choses que leurs aînés. La proximité de la présence sur le terrain rendue obligatoire par l'asymétrie des conflits, la précision de plus en plus grande des images des victimes, réveillent des tensions propres à la modernité entre le proche et le lointain (le lointain comme extension du proche), le besoin de se distinguer et l'aspiration à l'égalité, le rejet des médiations et le besoin de distance. Dans cette proximité « forcée », où la distance (physique) cesse d'opérer, c'est le sentiment de promiscuité, d'intrusion et d'aliénation qui l'emporte parfois⁷⁵. De tous les détachements opérationnels Kandahar est peut-être le seul dans lequel on n'est pas pressé de retourner.

3.3. Toucher les limites, rétablir les frontières : les mutations de l'éthique du combat

La banalisation est l'une des caractéristiques des sociétés de masse qui se représentent aujourd'hui sous la forme de vastes réseaux dans lesquels circulent en continu des flux d'informations. Elle se manifeste par la dissolution des frontières et des limites qui séparent les différents plans d'activité, les domaines publics et privés, professionnels et non professionnels ou qui permettent aux individus de se distinguer et plus simplement d'être reconnus dans leur singularité. Désengagement, inattention, ennui, désintérêt, perte de sens et déréalisation sont les symptômes les plus saillants de ce processus d'indifférenciation qui affecte aujourd'hui les militaires comme les civils. Dans ce paysage en recomposition, la représentation et la perception du combat comme de la guerre, ou encore l'image de l'ennemi, s'éloignent, deviennent plus floues. Mais que les frontières s'estompent ou se brouillent ne signifie pas qu'elles disparaissent. Cela peut simplement vouloir dire qu'elles se déplacent, revêtent de nouvelles significations. C'est ce que cette partie va s'attacher à

⁷⁵ « A l'intérieur du camp. L'alcool est interdit à cause des armes, sans vouloir s'ennivrer tous les soirs, c'est vrai que lorsque vous passez deux mois dans le sable je vous avoue qu'une petite bière fraîche ça fait pas de mal de temps en temps... Eh bien non, là c'est pas d'alcool... Il y a un taux de suicides record à Kandahar ... alors du coup ils encouragent la promiscuité, par exemple les rideaux de douche sont coupés en haut, ils ont des systèmes avec des barres très basses qui permet de voir la tête des gens, on voit les jambes des gens afin qu'ils ne puissent pas se pendre, on ne dort plus tout seul dans une chambre, c'est deux ou quatre minimum, et donc ils encouragent ces relations, il faut toujours qu'on se déplace à plusieurs de façon à voir ce que fait l'autre ».

montrer en mettant l'accent sur les efforts entrepris pour les redéfinir, leur donner une consistance nouvelle qui intègre les évolutions les plus récentes.

Les réactions au processus de banalisation et d'indifférenciation ne se limitent pas à quelques actes individuels de transgression des règles, à des prises de risques volontaires ou involontaires. Les doutes et les frustrations exprimées par certains pilotes devant une réglementation trop contraignante n'ont pas pour finalité de contester la règle. Ils attestent au contraire d'un intérêt collectif pour le devenir de la règle et amorcent une réflexion sur le statut des limites dans le contexte d'une technologie aux potentialités infinies mais de plus en plus indifférente aux capacités propres de chacun.

L'expérience de la guerre se présente comme une expérience à part, irréductible aux dispositifs technologiques qui conduisent à la rendre invisible et inodore. Ce qui s'exprime ainsi en filigrane, c'est la nécessité de rétablir des frontières, peut-être symboliques mais aux effets bien réels, entre le monde de la guerre et celui de la paix ou entre la sphère privée et la sphère professionnelle. La spécificité du métier de pilote de chasse est ainsi sans cesse réaffirmée depuis la prise en compte des changements qui l'ont profondément affecté. Un gestionnaire de système d'armes ne mobilise pas les mêmes compétences ni les mêmes savoir-faire qu'un pilote au sens classique du terme. Sa sensibilité au risque, sa vision du collectif, sa perception du danger et de l'ennemi sont différentes et sans doute atténuées. La maîtrise de soi face au danger, le courage n'en continuent pas moins de définir l'activité dans ce qu'elle a de plus singulier. Les th atres d'opération les plus récents (et en particulier l'Afghanistan), nous venons de le voir, expliquent en partie ce phénomène de retour à la réalité de la guerre dans ses aspects les plus durs et les moins glorieux.

D'un autre côté les valeurs de distinction qui sont à l'origine de l'éthique de la chasse sont réinterprétées à l'aune de cette nouvelle réalité. Devenir pilote signifiait pour ceux qui faisaient ce choix, s'extraire de la masse anonyme des fantassins, affirmer des valeurs en tout point opposées au processus de banalisation en cours, résister au nivellement en se positionnant au-dessus de la mêlée. Or, si le tir -qui synthétise en quelque sorte ces valeurs- conserve sa part d'aura dans un monde exposé à l'homog n sation, d'autres valeurs s'affirment, de solidarité et d'égalité qui, loin de condamner la banalisation, la revendiquent à la fois comme un vecteur d'intégration au collectif et la condition d'un attachement à la vie qui exclue toute vision héroïque ou aristocratique. C'est ce phénomène ambivalent et parfois contradictoire de « résistance » au processus de banalisation et de relecture des finalités propres au métier de pilote de combat que nous allons tenter de décrire dans les pages qui suivent.

3.3.1. Autre individu, autre collectif : les mutations de la sensibilité au combat

3.3.1.1. Se distinguer, protéger : un équilibre menacé ?

L'expérience de « l'ivresse » du combat demeure ambiguë et suggère la possibilité d'une forme de démesure⁷⁶. Il y a parfois quelque chose qui la rapproche de l'addiction, d'une forme de dépendance. C'est ce que soulignent les pilotes lorsqu'ils laissent entendre qu'il peut y avoir quelque chose de « malsain » dans le fait que chez certains, tirer confine à l'obsession.

« J'ai du faire moins de dix missions de guerre, en cinq semaines j'ai du voler une ou deux fois par semaine, ce qui était très peu comparé à d'autres pilotes leaders qui avaient la fonction d'illuminateur, certains volaient de manière déraisonnée pratiquement tous les jours, mais ça c'est un ou deux chefs qui voulaient avoir les honneurs et vivre ce moment à temps plein et donc s'imposaient de voler tous les jours, mais c'était complètement déraisonnable, et encore une fois eux avaient une fonction différente puisqu'ils étaient responsables, et notamment leaders et il y a avait moins de leaders que de tireurs... »

« Il y a ce petit truc malsain qui fait que tirer c'est important. Si tu ne tires pas, tu n'as que la médaille commémorative que les mécanos ont aussi. Si tu tires tu as la croix de guerre qui te distingue. Ce qui est malsain c'est qu'il y a bien d'autres actions que délivrer l'armement. Par exemple les shows off force, passer bas et vite pour faire peur à l'ennemi... »

« La chasse aux distinctions » est présentée dans ce dernier extrait d'entretien comme la cause principale de ce phénomène. Puisqu'on ne peut se distinguer et être reconnu au sein de l'institution qu'en tirant, l'acte de tirer est logiquement survalorisé et devient une priorité. Ce qui est dénoncé ici implicitement, c'est une espèce d'injustice, la mission opérationnelle consistant en bien d'autres actions que tirer. Le premier entretien met bien l'accent sur le fait qu'un équilibre est nécessaire, que la possibilité de se distinguer en tirant doit être également répartie et ne faire l'objet d'aucune appropriation individuelle. Ce qui est implicitement en jeu ici, c'est l'intégrité du collectif, sa cohésion. L'obsession du tir est pressentie comme une force centrifuge qui menace sinon de défaire, du moins d'affaiblir le lien, d'occasionner des tensions qui n'ont plus seulement à voir avec l'esprit de compétition et d'émulation qui caractérise l'esprit de la

⁷⁶ Une démesure qui n'est pas sans évoquer l'hybris du guerrier identifié par les grecs anciens comme une dépossession en même temps qu'un processus d'individualisation extrême qui arrache à la communauté celui qui en est victime.

chasse, mais renvoient à la transgression d'une règle implicite, celle qui consiste à protéger la cohésion du groupe.

Quelques témoignages associent la problématique actuelle du tir avec l'esprit individualiste de la chasse et pointent du doigt l'autre invariant, de leur point de vue négligé, de l'éthique du combattant, la sollicitude et le devoir de protéger. L' goisme devient synonyme d'abandon et signifie la rupture de la chaîne de solidarité qui en vol protège efficacement le pilote contre la solitude⁷⁷. Comprendre l'extrême solit de du pilote, à la fois recherch e et crainte, permet de saisir en contre-point l'importance accordée aux liens de solidarité.

Quoi qu'il en soit la référence constante au tir semble résister à l'interprétation. Le tir constitue toujours un horizon à atteindre, l'aboutissement de l'entraînement, mais certainement plus la seule finalité du métier. Les apparences sont ici trompeuses, en tout cas entachées d'ambivalence. Dénoncer l'attitude individualiste de certains pilotes actuels peut signifier plusieurs choses très différentes, voire contradictoires. L'objectif peut être d'attirer l'attention sur une dérive individualiste du collectif des chasseurs, de pointer du doigt une fragilité. Mais la référence au passé et aux valeurs fondamentales de solidarité peut aussi vouloir dire que ce sont ces valeurs qui sont aujourd'hui prioritaires. Il convient donc d'être prudent. Nous utilisons souvent la connaissance que nous avons du passé pour éclairer des faits présents dont le sens nous échappe. Mais cela ne veut pas dire que les expériences soient transposables, simplement que l'on cherche à mettre un sens sur un  v nement dont on ne parvient pas à identifier les limites. Ce qui est dit du tir n'indique pas forcément que la tendance soit aujourd'hui de vouloir tirer à tout prix. Elle signale peut-être seulement une frustration, un malaise diffus, qui touche davantage aux conditions de la guerre moderne, aux difficultés à établir clairement les limites de la mission de guerre dans une ambiance de paix dominée par les contraintes de la vie civile. Ce qui est visé renvoie donc peut-être à tout autre chose, quelque chose qui concerne de manière générale la possibilité de se distinguer, d'être reconnu dans un environnement de plus en plus banalisé. Parler du tir correspondrait alors à une façon détournée de parler des frontières et des limites, de ce qui distingue, de la transgression de certaines règles. La figure du chasseur solitaire,  pris de distinction, à la recherche de la moindre opportunité servirait alors de repoussoir pour conjurer un danger ressenti, mais dont les causes demeurent incertaines.

⁷⁷ « Parfois on se sent seul, à deux la nuit, tous seuls dans la nuit... bon, il y a deux F15 qui passent au dessous, tiens, je ne les avais pas vu ces deux là... on ne sait pas d'où ils viennent, on ne sait pas où ils vont. Vraiment on se demande ce qu'on fout là ».

Cette autre lecture est confirmée par l'insistance des pilotes interviewés à minorer très souvent l'importance du tir. Ceux qui ont le plus tiré martèlent que le tir n'a rien d'essentiel⁷⁸, ne prouve rien, qu'il est surtout une question de chance, se défendant d'en faire un motif de fierté. Tant de précautions peuvent signifier qu'il reste très désirable. Cela peut aussi vouloir dire que les occasions de tirer se font plus rares ou qu'il existe d'autres moyens de se distinguer, d'autres valeurs qui permettent aujourd'hui de garantir l'équilibre entre l'individu et le collectif. En dernière analyse la question du tir révèle bien les incertitudes du moment, les tensions qui parcourent un métier en mutation. Si le besoin de se distinguer engendre de telles tensions, c'est qu'il est peut-être lui-même la réponse aux mutations de l'institution militaire qui par ses rigidités ne parvient plus à lier, c'est-à-dire à traduire au niveau de la règle, les nouvelles motivations des individus concrets ?

3.3.1.2. Une dérive individualiste ?

Ce sont les deux temps forts de l'expérience du combat, le devoir de protection orienté vers le collectif, et la nécessité de se distinguer orienté vers l'individu, qui semblent donc de nouveau entrer en tension. La tentation de tirer, ou plutôt de faire du tir une priorité, on l'a dit, n'est pas une nouveauté. Elle structure littéralement l'identité du chasseur comme sa manière propre de se distinguer. Dès l'origine l'éthique de la chasse se construit par opposition à la masse anonyme des fantassins et cultive un certain élitisme. « Voler –écrivait ainsi l'historien de la guerre G-L Mosse- n'impliquait pas seulement la tenue d'un poste d'observation au-dessus de la mêlée : il fallait aussi conquérir le ciel –cette part d'éternité qui renvoyait à l'époque préindustrielle, à l'innocence paradisiaque perdue. (...) C'est par cette mythologie que la guerre moderne fut associée à la quête d'un monde meilleur où l'épée et le combat singulier remplaçaient le canon et le char. L'honneur chevaleresque et une certaine conception de l'individualisme habitaient autant le mythe que la réalité ».⁷⁹

L'insistance à ne plus considérer le tir comme une priorité absolue touche par conséquent aux fondements de l'éthique de la chasse. Elle doit être prise au sérieux et j'ajouterais, à la lettre. Ce qui semble être visé, ou du moins

⁷⁸ « Ma mission la plus marquante, c'est celle où j'ai eu le sentiment d'avoir sauvé des vies sans tirer de bombes, juste par une démonstration de présence et pas de force. C'est pourtant celle qui est passée inaperçue. C'est la mission dont je suis le plus fier ». Plus loin le même pilote raconte le malaise qu'il a éprouvé lorsque la chance s'est acharnée sur lui en lui offrant de nouvelles occasions de tirer : « Quatre heures de vol et on nous dit, vous y allez. A mon nav, j'ai dit, ça y est c'est reparti, on va tirer une troisième bombe, c'est pas possible... »

⁷⁹ Mosse G-L., *De la grande guerre au totalitarisme*, Oxford, Oxford University Press, 1990, et Paris, Hachette, 1999, p.140-141.

problématisé, est cette conception de l'individualisme héroïque décrite par Mosse.

Dans cette perspective, l'hypothèse d'une percée de l'individualisme aux dépens des valeurs militaires de cohésion et de solidarité, qui laisse planer le spectre d'une érosion de la combativité, ne rend pas compte avec justesse du changement en cours. Car avec la redéfinition du statut de l'individu, ce sont aussi les limites et la nature du collectif qui semblent se déplacer. Le besoin de se distinguer, qui était dans l'ancienne organisation le pendant d'un communautarisme très poussé (collectif très structurant)⁸⁰, et pour cette raison sinon encouragé, du moins valorisé, devient plus problématique. On peut penser que le souci de sécurité (qui témoigne d'un autre rapport au danger où la mort est présentée comme la conséquence d'une erreur humaine)⁸¹ et de protection (de soi et d'autrui) rendent en fait le collectif moins tolérant aux débordements individuels, aux personnalités trop affirmées. D'une certaine manière ce collectif semble donc plus conformiste et légaliste. Et cela tendrait à donner raison à ceux qui, à l'instar du général Lanata, observent que les règles en vigueur dans la vie civile commencent à prévaloir sur celles de la vie militaire et de ses obligations, aux dépens des capacités à s'engager dans l'action. À la fraternité guerrière succéderait donc la légitimité des compétences, la reconnaissance du savoir-faire, les règles de la vie en temps de paix, la mort perçue comme un risque accidentel.

« Pendant la guerre du Golfe, je me suis aperçu que nos gens, de manière générale, étaient très bons dans leur habileté professionnelle mais qu'il y avait une dimension qu'ils n'avaient pas comprise, c'est qu'en fin de compte il y a un moment où le jeu devient sérieux. Le jeu vidéo, sur l'écran radar, tout ce qu'on fait pendant l'entraînement où là l'individu accepte le risque de la vie —les gens savent que dans ce métier il y a un risque d'accident, qu'ils peuvent le cas échéant perdre la vie- ça c'est accepté. Mais la tension de la mission de guerre... Vous avez vu tous les sentiments que développe M. dans son livre ? J'ai été étonné de voir cela, ce sont des sentiments

⁸⁰ Au sens de Durkheim « d'une abnégation intellectuelle (...) guère compatible avec l'individualisme » le soldat recevant « le principe de sa conduite en dehors de lui-même, ce qui est la caractéristique de l'état d'altruisme ». Durkheim E., *Le suicide*, Paris, PUF, 1967, p.254.

⁸¹ « Dès qu'il y a un crash, on se dit, ça ne peut pas m'arriver, cela ne peut arriver qu'aux autres, mais c'est flagrant, c'est à dire que mes parents ou ma femme ne comprennent pas quand on me dit : "tiens il y a un mec qui s'est éjecté, il s'est planté, il est mort." T'as des détails ? Oui, j'ai des détails grossiers pour voir d'un point de vue factuel, technique, ce qui s'est passé dans l'avion. Mais je ne vais pas aller plus loin, c'est ma défense et on se défend tous de la même façon, il y en a très peu qui vont chercher à aller savoir le pourquoi du comment, comment le mec a réagit, est ce qu'il était conscient, on ne veut surtout pas le savoir, voilà, c'est un autre, c'est fini, on oublie, RAZ, terminé. Là, il y a un gros déni, c'est certain. Les rares d'entre nous qui aiment bien creuser, on les regarde comme des martiens, c'est un voyeurisme... je le sais que je fais un acte de déni, je sais que je refuse de voir la vérité, du moins je n'en prends qu'une partie, le mec est mort, l'avion est crashé, il faisait tel truc, ok, c'est le facteur humain, le mec était saturé, il s'est planté, le Rafale, facteur humain, le gars, trop d'informations, saturé, il se plante. Moi ça me suffit, j'arrête là. » (Pilote 2000D)

que nous n'avions pas lorsque nous étions en opération, on ne les avait pas parce qu'on avait une autre formation. Donc je me suis aperçu que s'ils acceptaient le risque du temps de paix, parce que c'est le risque de l'entraînement, le risque de la guerre était quelque chose non pas rejeté, mais inconnu et j'ai vu des gens de retour qui étaient vraiment marqués (...) Lorsqu'on était en Algérie (...) on se battait pour une cause dont on savait qu'elle était perdue. (...) J'ai été frappé pendant la guerre du Golfe de voir les gens poser la question alors qu'ils étaient en opération : quand aura lieu la relève ? (...) Quand on était à l'école de guerre, en 55-56, on était à dix ans de la guerre, on roulait encore sur les habitudes de la guerre (...), on vivait dans une ambiance de guerre. (...) Là vous avez des gens qui sont sortis de leur avion, blancs comme des linges parce qu'on avait osé leur tirer dessus. C'est quand même étonnant. Moi je me suis fait abattre, on m'a tiré dessus (...) mais le lendemain, j'étais dans un avion et je n'étais pas blanc ». (Général Lanata, Archives sonores du SHD)

Il est exact que lorsque les pilotes évoquent le risque attaché à leur métier, ils se réfèrent davantage, ainsi qu'il a été dit plus haut, à un risque professionnel, comme celui de s'éjecter ou d'un tir fratricide, qu'au danger d'être tué au combat. Cette situation, cela est dit expressément, est tributaire de l'absence d'engagement pendant plusieurs décennies. Elle relève bien d'un changement de sensibilité à la vie et à la mort, d'une image du guerrier devenue plus floue à mesure que le souvenir de la guerre s'éloignait⁸². Il convient toutefois de nuancer ces propos. Il est d'une part douteux que la formation soit en mesure de rectifier une telle évolution qui touche la société dans son ensemble et dont la formation n'est qu'une composante parmi d'autres. Il faut observer d'autre part que l'attachement à la vie n'exclut nullement une certaine forme d'abnégation (souci de protéger) qui est aussi l'une des formes essentielles du courage⁸³. En soulignant enfin que la perspective « de la paix, de la vie et du jour sans fin »⁸⁴, autrement dit de la sécurité assurée par la multiplication des dispositifs techniques ne saurait garantir un sens à l'action. Dans leur négociation avec les limites, les pilotes cherchent toujours à se garantir d'un tel risque, à maintenir la part de liberté qui les assure contre l'ennui et la routine.

⁸² « Avant de m'engager comme pilote de chasse j'avais quand même conscience que c'était un métier de militaire. Le côté militaire ne me gênait pas du tout...maintenant, j'ai pas une âme de guerrier, je ne suis pas un fanatique de ce genre de choses...Tout ce qui est procédurier, hiérarchique ça ne me gêne pas, après le côté combattant, je fais avec mais je ne suis pas un pur guerrier. Je préfère penser que je défends ma nation et que je la maintiens dans un état de paix plutôt que chercher à aller au combat. (...) Le côté patriote je l'ai, mes grands parents étaient résistants donc j'ai baigné un peu là dedans, le côté guerrier peut-être un peu moins » (pilote F1).

⁸³ Nous reviendrons abondamment sur ce point, mais il suffit, en réponse à l'observation du Général Lanata, de citer le Cne Mahagne pour se convaincre que les sentiments exprimés étaient plus complexes que ce qui est décrit ici : « Depuis onze ans que je suis dans l'armée de l'air, je n'attendais qu'une chose, c'était de travailler pour mon pays. Cette action de guerre valorise tout ce que j'ai fait depuis onze ans, pour moi c'est vraiment une issue, quelque chose qui restera de plus important dans tout ce que j'ai fait ». (Archive sonore, SHD)

⁸⁴ Patocka J., *Essais hérétiques*, Paris, Verdier Philosophie, 1990, p.169.

Par conséquent l'espèce de conformisme et l'esprit de sécurité qui animent ce nouveau collectif ne peuvent, sous peine d'accentuer les effets négatifs de la banalisation, faire l'économie d'un rapport d'exposition, même symbolique, au danger (ce qu'on ne contrôle pas entièrement, qui échappe partiellement à l'ordre du prévisible). L'action, avec tout ce qu'elle comporte d'indétermination, revient sur le devant de la scène. Dans ce contexte, le tir prend une autre signification. Il représente la possibilité de sortir de la monotonie, de rompre le processus de banalisation, de se frotter à l'imprévu, de s'extraire des règles routi ni res et des contraintes de l'entraînement (qui sont aussi celles, nous le verrons, d'un espace entièrement contrôlé et partagé avec les civils), de sortir de la logique des flux et du contrôle.

Nombreuses sont les remarques de pilotes à exprimer le besoin, si l'on ne veut pas voir entrer par la fenêtre le loup qu'on avait chassé par la porte, de se frotter à certaines limites, des limites devenues à la fois plus indécises et contraignantes à mesure que le collectif en perdait la maîtrise. Dans cette perspective, le collectif, comme lieu où sont négociées et élaborées sous forme de règles ces limites, jouerait le rôle de contrepoids et de contrepont essentiel aux effets de déréalisation (d'indifférenciation) du système. C'est dans ce jeu de négociation que le collectif retrouve son sens, autour d'un nouveau point d'équilibre entre l'exigence de sécurité propre à l'individualisme moderne et au système au sein duquel cette revendication se matérialise d'une part, le besoin de reconnaissance et de distinction tout aussi caractéristique de l'individualisme moderne d'autre part.

3.3.2. Toucher les limites, rétablir les frontières

3.3.2.1. Sortir du cadre, l'oubli de la règle : la question du passage aux limites

Lorsque l'on évoque le passage aux limites se pose aussitôt la question de la transgression des règles de sécurité. Certains pilotes semblent avoir enfreints ces règles ce qui a récemment conduit le commandement à requalifier en terme « d'erreur, de faute ou d'indiscipline » certaines conduites à l'origine d'incidents. Il semble qu'il faille ici distinguer les actes individuels des actes encadrés par un collectif, ayant été l'objet d'une négociation sur les risques qu'il est acceptable de prendre à l'intérieur de l'escadron. Les premiers ne relèvent pas de la même problématique que les seconds. Parfois mis en scène et en image, avant d'être diffusés sur le net, ils manifestent un délitement des limites, une déréalisation qui peut parfois atteindre jusqu'au sentiment de vie et de mort. Le fait qu'ils

soient parfois mis en images n'est d'ailleurs pas anodin. Ces actes individuels visent un public. Mais un public anonyme, sensible seulement aux effets de spectacle et incapable pour cette raison de légitimer quoi que ce soit. Il s'agit bien, une fois encore, d'accéder à un régime de visibilité, et toujours, de se distinguer, mais sur un mode fondamentalement non social.

Selon la terminologie en usage, ils conduisent à l'erreur, c'est-à-dire à une transgression majeure des règles de l'art, une prise de risque potentiellement létale. Le qualificatif d'erreur semble toutefois mal choisi dans la mesure où la culpabilité à laquelle cette notion se rattache laisse penser qu'il s'agit d'actes réfléchis. Or c'est la déréalisation qui caractérise ces comportements, la perte de référentiel extérieur à soi et de cadre collectif.

On devrait pouvoir faire ici un parallèle avec d'autres faits qui ne concernent pas directement le rapport au combat mais pointent du doigt dans la même direction. On peut lire ici l'influence du processus de banalisation et de standardisation des pratiques qui affecte de manière égale la société civile et la société militaire. Les mêmes causes semblent produire dans les deux cas les mêmes effets : des échappées individuelles hors de tout contrôle, des sorties par effraction d'un cadre qui ne permet plus de prendre la mesure de ses propres limites. Le sociologue David Le Breton parle à leur endroit de pratiques « ordaliques », c'est-à-dire de pratiques qui s'apparentent au jeu de hasard, lorsque l'on remet son destin entre les mains de la fatalité, de la chance ou des dieux⁸⁵. Ces comportements -explique-t-il- se développent sur fond de fragilisation du lien social, de délabrement des médiations.

Dans le contexte très spécifique du métier de pilote de chasse, ce phénomène s'aggrave peut-être encore du découplage entre les potentialités des dispositifs techniques et les savoirs corporels ou le ressenti des pilotes. On peut facilement imaginer que dans sa recherche des limites -lorsque celles-ci ont perdu le caractère impersonnel qui les rend légitimes- l'individu soit doublement exposé par cette relégation du corps (absorbé par le dispositif de visualisation) ; plus rien ne venant l'informer du franchissement du seuil de sécurité au-delà duquel aucun retour n'est possible.

⁸⁵ Le Breton D., *Passions du risque*, Paris, Métailié, 1991.

3.3.2.2. S'affranchir du système, redonner un sens aux règles : les sens du détachement

Le passage aux limites dont nous voudrions vous entretenir maintenant pointe une autre signification. Celle-ci n'est pas sans lien avec ce que nous venons d'évoquer dans la mesure où il s'agit toujours du rapport qui s'établit entre la règle et le sens, la contrainte et le désir de se démarquer. Mais ce rapport s'appuie cette fois sur une démarche collective. Aller dans ses retranchements signifie ici redonner collectivement un sens à la règle, un sens à la fois commun et individuel, ressenti, dont on fait personnellement l'expérience.

Si l'on considère le cas du lent déplacement de l'apprentissage des limites du vol à la transgression des règles de sécurité et la prise ostensible de risque, on voit clairement se profiler la responsabilité d'une réglementation de plus en plus contraignante et orientée vers un standard de comportement qui, tout en protégeant, prive peu à peu l'opérateur humain des moyens de se distinguer. La réglementation elle-même n'est pas en cause, mais plutôt le processus d'uniformisation dont elle peut constituer un puissant vecteur. Cette « homogénéisation » des procédures et des pratiques est naturellement contemporaine des nouveaux théâtres d'opérations et du déploiement de forces multinationales de plus en plus intégrées techniquement. C'est d'ailleurs parfois une demande des pilotes eux-mêmes qui entérinent ainsi le poids de l'organisation mais rappellent d'un même tenant l'importance du détail, de la connaissance personnelle que l'on doit avoir les uns des autres...

« On est tous interchangeable malgré tout, il y a des procédures, en l'occurrence là c'était la passe de tir qui s'était mal passée parce les procédures n'étaient pas communes entre les différents escadrons, ce n'était pas forcément clair. Les marins sont beaucoup plus procéduriers à ce niveau-là et ils essaient de normaliser l'ensemble de leurs procédures de passe de tir... à l'époque avec le Jaguar c'était pas du tout pris en compte de cette manière-là. Par exemple, pour les missions quotidiennes on avait une petite fiche qui résume les éléments de la mission etc., et en fait chaque pilote avait son format type alors que vous savez en ergonomie, il faut aller chercher l'information à tel endroit... donc globalement elles se ressemblaient toutes, mais il n'y en avait aucune identique. La marine, bon maintenant les escadrons de 2000 ont peut-être normalisé cela, les escadrons marine ont exactement la même... donc on est tous interchangeables mais à la limite ce sont ces petits éléments de manque de normalisation qui peuvent poser problème... »

Au sein d'une même unité il y a de petites nuances, alors effectivement il faut rechercher une standardisation, pour ne pas être surpris du comportement, des habitudes, des méthodes de travail parce qu'on fait tous le même métier mais tout est dans le détail parce que c'est

tellement précis... (...) La standardisation va être rassurante. Elle peut être ressentie comme une contrainte parce que c'est gênant d'avoir la fiche normalisée alors qu'on voudrait l'adapter etc., mais c'est rassurant, parce que ça fait partie de l'ergonomie du vol d'une cabine, les instruments sont au même endroit, l'information sur sa fiche ou sur celle qu'on attend du pilote va arriver au même moment, ou sera au même endroit sur sa fiche. »

Il y a là un enjeu considérable pour la conduite au combat que nous ne pouvons ici qu'effleurer. Dans la mesure où l'hétérogénéité propre au monde concret n'est plus prise en charge au niveau collectif, socialement transformée, elle s'exprime par des conduites individuelles qui échappent à toute règle (anomique au sens de Durkheim, lorsque le désir n'est plus borné ou limité par des règles reconnues par tous et en cela impersonnelles).

D'un autre côté, les interrogations qui portent sur la limite constituent autant de manières d'interroger les racines du collectif, les sources de sa cohésion, l'institution, ce qui est déjà une façon de le recomposer. Elles témoignent surtout de la nécessité de revisiter les règles pour leur redonner un sens. Toucher les limites ne s'inscrit plus ici dans le cadre d'un geste individuel, d'une exposition de soi narcissique, mais exprime le besoin de réarticuler l'individuel et le collectif par un travail commun autour de la règle. Ce qu'il s'agit d'intégrer, ce sont les mutations de la guerre évoquées plus haut qui obligent à s'affranchir de certaines contraintes du système et doivent permettre le moment venu de reprendre la main⁸⁶. Les choses ne se présentent donc pas de façon aussi univoque que ce que le discours sur les méfaits de l'individualisme moderne et la dissolution des limites laisse volontiers entendre. La tension s'exerce au niveau du rapport entre sécurité et liberté. À quel moment les contraintes du système commencent-elles à peser sur l'intégrité du pilote, ses marges de manœuvres et d'autonomie, au point de menacer sa capacité d'action ?

« Chaque fois qu'il se passe un évènement l'armée de l'air interdit dans un premier temps la manœuvre qui a conduit à cet évènement. Un exemple : il y a quelques années, deux Mirage 2000 N se sont percutés dans des phases de combat aérien au-dessus de la mer, du sud d'Istres, en 1994 ou 95 peut-être. L'armée de l'air a décidé d'interdire les entraînements à ce type de mission et pendant de nombreuses années, il n'y a plus eu d'entraînement à ce type de mission. Ce qui est complètement stupide car sans analyser les causes qui ont mené en amont à

⁸⁶ « Pour nous parce que les normes civiles évoluent très vite, il y a plein d'appareils, les IFF, les fréquences radio qui évoluent etc. l'armée de l'air n'investit pas là dedans parce qu'il faudrait changer tous les appareils de toutes les flottes et ça coûterait très cher, donc on ne vole que par dérogation. Les appareils d'Etat sont autorisés à ne pas avoir tel équipement, telle fréquence etc. mais on se retrouve avec des avions qui sont moins précis en navigation, en altitude, en tenue de route, avec des fréquences que l'on ne peut pas contacter, avec des codes IFF qu'on ne peut pas afficher, donc des zones qui sont saturées de liner civils, et nous là dedans on a le droit de voler par dérogation mais c'est limité ».

cet accident, sans faire une étude systémique, ils ont dit non, vous ne vous entraînez plus à faire ça. Quand même le combat aérien c'est important pour nous, donc au bout d'un certain temps on se dit si on ne fait plus de combat, ça ne sert à rien d'avoir des avions de combat. Alors hop, vous vous remettez à faire du combat. Alors je ne sais pas, cinq ans après, vous avez toute une génération de pilotes formés qui ne savent plus faire, toute une génération de pilotes qui a oublié, et du jour au lendemain, on est reparti... ça n'a pas de sens. Autre exemple récent, il y a un Mirage 2000 D qui s'est écrasé au nord de Colmar, suite à une panne moteur, une panne moteur qui s'est avérée être la conséquence d'une panne mécanique et d'un emploi un petit peu limite de la gestion du moteur et les deux effets cumulés ont conduit à la panne, extinction moteur et crash de l'avion. Et bien au lieu de dire, attention on va vous re-sensibiliser, vous reformer à certaines manœuvres de conduite moteur et on va plus chauffer les moteurs pour que cette panne-là ne se reproduise pas et bien non, pareil, on interdit cette phase-là qui consistait à... Et c'est resté comme ça, et pendant quatre ans ; on ne s'entraînait plus, on n'avait plus le droit de jouer avec les moteurs, pour faire quelque chose de réaliste, d'opérationnel. Au bout de quatre ans, pareil, c'est bon, vous avez de nouveau le droit. (...) Vous vous retrouvez comme ça avec des gouffres, sans instruction, et des gens qui repartent à faire des choses qu'on faisait avant. Notre blague fétiche, c'est de dire qu'heureusement qu'il n'y a pas d'avion qui se crashe à l'atterrissage parce qu'on aurait plus le droit de se poser, ou en virage à gauche parce qu'alors on aurait plus le droit que de tourner à droite... »⁸⁷

Dans ce contexte, le passage aux limites n'a évidemment plus du tout la même portée. Toucher aux limites consiste à réaffirmer la finalité du métier en la réinscrivant à l'intérieur des frontières de la guerre, d'une exposition de soi à l'imprévu et au danger. Le risque devient une manière d'appivoiser collectivement le danger, de se préparer à l'imprévu. L'extrait d'entretien qui suit permet de saisir la différence entre l'apprentissage des limites, qui autorise à enfreindre parfois les textes, et la transgression des règles, autrement dit une pratique individuelle, non codifiée et non encadrée. Ce qui est en jeu cette fois n'est autre que la construction de la confiance qui permet d'agir.

« À badin 0 l'avion flotte, flotte un moment avant de retomber, donc c'est savoir que dans les basses vitesses... parce que même si le texte disait à l'époque 130 nœuds, il le dit toujours aujourd'hui je pense, vous pouvez vous retrouver à 100 nœuds ou à 80 nœuds, et vous n'irez pas à 0... Mais les principes de pilotage en très basse vitesse sont toujours les mêmes, que ce soit à 0 ou à 80, à peu près, c'est pas d'action brusque. Sur le Mirage F1, par exemple, si

⁸⁷ « Le haut commandement a toujours la même définition mais les marges qu'il prend par rapport à ce qu'il estime être l'ultime limite sont énormes en France, ce qui se conçoit, il y a peut être 500 sorties d'aéronefs militaires par jour, vous ne pouvez pas prendre de risque sur 500, alors qu'en opex il y en a dix (...) En Europe il y a plein de zones qui sont contraignantes, il y a plein d'obstacles, il y a plein d'autres aéronefs en vol, il y a la météo qui n'est pas facile, donc on ne peut pas prendre de risques en métropole alors qu'ici on est pratiquement les seuls exploitants, il n'y a pas de zones contraignantes, il y a pas d'obstacles à part le relief qu'on connaît et qu'on maîtrise, donc il y a moyen de s'affranchir de certaines marges de sécurité sans prendre beaucoup plus de risques ».

vous donnez des grands coups de gauchissement vous avez les spoilers qui se lèvent, donc là vous coupez de la portance, donc si vous la coupez, et surtout de manière dissymétrique eh bien il y a une aile qui va partir, l'autre qui va monter et puis c'est parti... voilà, donc c'est ça, ça suffit une fois et après c'est en fonction de l'expérience, fonction de qui est avec vous, là c'était décidé, mais il y a eu d'autres fois où on est allé au-delà des textes, pas des limites, parce que les conditions s'étaient dégradées, ou... si vous vous posez en dessous du pétrole limite, parce que vous avez dû attendre, parce que vous aviez mal calculé votre coup, vous ne l'avez pas fait exprès, et l'avion c'est pas parce qu'il a moins de 600 litres qu'il va tomber... mais bon vous savez que moins il y a de pétrole, on ne s'arrête pas à la station-service du coin, donc il faut, voilà... c'est un état d'esprit particulier parce que vous savez... les limites sont faites, et elles sont très bien d'ailleurs ces limites parce qu'elles sont faites pour dire : attention... un pilote disait, les limites, enfin les textes sont faits pour savoir que si on va au-delà ça risque de merder, donc c'est pour ça qu'il faut être dans cet esprit en conditions dégradées. (...) Les textes sont aujourd'hui beaucoup plus limitatifs suite aux accidents etc., chaque fois... les pilotes le reprochent d'ailleurs, c'est une succession de limitations, ce qui fait que ce qui existait pour nous entre le texte et la limite, c'était un certain nombre de choses... aujourd'hui les limitations étant plus grandes, en termes de survol, etc., il y avait quand même beaucoup plus de marges... c'est pour ça qu'aujourd'hui l'aspect transgression peut apparaître plus fort, ou apparaître tout court, parce que avant il n'y avait pas la notion de transgression parce qu'en fait on allait aux limites —bien sûr on ne s'en vantait pas— aujourd'hui il y a une espèce de mise en scène (le ton change, plus bas) du passage de la transgression. Quand vous allez sur internet et que vous voyez les avions de l'armée de l'air voler super bas, il y a une mise en scène puisqu'on vous présente... nous il était hors de question, lorsqu'on faisait quelque chose de pas prévu, en deçà des textes, d'en faire la publicité... »

Le discours sur les limites se double d'une conscience élevée des risques inhérents à la banalisation. Comme pour ce qui concerne les règles d'engagement sur lesquelles nous reviendrons dans un instant, on comprend les contraintes du commandement, la nécessité, du fait du coût atteint par les avions et la formation, d'éviter le moindre risque. Mais la dangerosité du « sentiment d'invulnérabilité », renforcée par la fiabilité des matériels et l'automatisation d'un nombre toujours plus grand de fonctions qui sollicitaient autrefois l'individu à travers tout son corps paraît plus grande encore. Dans l'entretien qui suit, le sentiment d'invulnérabilité, conjugué à l'abandon de l'apprentissage social des limites, est présenté comme la cause principale de conduites potentiellement déviantes et incontrôlées. Ici il n'est guère question de répression et de normalisation, mais de socialisation du danger, du périmètre que le collectif a le devoir de tracer sous peine de voir l'individu se perdre.

« Alors cela ne se dit plus maintenant (depuis un peu plus de 10 ans), mais quand j'étais tout jeune, j'avais mes leaders qui me disaient voilà les règles, tu les apprends par cœur parce que c'est inconcevable de ne pas les savoir, et maintenant si tu veux y déroger, tu viens me voir

avant, je t'explique comment y déroger, je t'explique la technique. Tu veux faire un tonneau en basse altitude, c'est interdit, je ne veux pas te voir dégoupiller en disant tiens j'essaie et apprendre que tu t'es planté, donc si un jour, tu veux vraiment faire une connerie, viens me voir, j'essaierai de te dissuader, mais je t'apprendrai aussi la technique parce qu'en vol tu feras ce que tu veux et j'aurai beau te dire ne le fais pas, si tu as décidé de le faire, tu le feras et je préfère que tu le fasses en connaissance de cause et je vais peut être te sauver la vie. C'était cette politique-là, je ne sais pas si vous la comprenez, moi je la comprends tout à fait, mais on ne peut pas le dire ; les généraux ne peuvent pas cautionner cela, même s'ils ont été pilotes un jour. Aujourd'hui on ne fait plus comme cela et personne ne comprendrait que je dise à un jeune comment faire une connerie. Jusqu'au jour où... mais le gars fait sans tous les outils en main, sans filet. Dans 99,9% des cas, cela se passe bien. S'il s'est fait peur, il ne refera plus, s'il ne s'est pas fait peur, il recommencera jusqu'à ce qu'il se fasse peur. Mais ce bouche-à-oreille, cela ne se fait plus. Au niveau du commandant d'escadron, dans le temps, c'était cautionné. Cela restait informel, mais cela se faisait. Avant 1991 (je n'étais pas dans l'armée de l'air), ils ne faisaient que des conneries, ils crashaient, tous les mois il y avait un pilote en moins, c'était impressionnant. La vie du pilote ne coûtait pas grand-chose, maintenant, on a notre confort, on ne comprend plus qu'on perde des militaires à l'autre bout du monde. 1991, c'est la dernière génération qui cautionnait ce genre d'agissement et puis est arrivé le Mirage 2000 qui coûte très très cher, la formation coûte très cher, on devient plus des techniciens d'un système d'armes et moins des manuels. Avant, sur Jaguar, si les bombes allaient au but, c'était vraiment grâce au pilote. De plus en plus avec nos avions, ce n'est plus grâce au pilote, mais grâce au système d'armes donc on devient plus des utilisateurs d'ordinateurs qu'un Guynemer à piloter son avion ».

3.3.2.3. Les sens du détachement, ou comment la guerre devient crédible

C'est dans ce cadre que les périodes de détachement opérationnel prennent toute leur dimension. Espace-temps détachée de la vie ordinaire, des routines de l'entraînement, ils constituent pour les pilotes un moment de ressourcement. Les règles y retrouvent leur sens, renouent avec leur finalité. C'est particulièrement vrai du Tchad où l'apprentissage des limites se double d'une expérience sociale intense. Le caractère atténué de la menace, le fait de partager en permanence un même espace, de bénéficier d'un ciel ouvert et vaste, de ne plus avoir à composer avec les contraintes de la métropole contribuent à faire de ce moment un moment particulier et structurant.

« Dans les deux cas (en détachement et en métropole) c'est rigoureux, mais avec des marges et des objectifs à atteindre différents, donc la rigueur n'est pas exactement à la même place et les limites et les marges qu'on s'accorde ne sont pas les mêmes non plus (en détachement) (...). C'est toujours un grand combat au sein de l'armée de l'air entre les exploitants, c'est-à-dire les pilotes, et puis les grands commandements qui nous imposent en temps de paix ou en

métropole des limites d'entraînement, des règles d'entraînement etc., dont on cherche toujours nous à s'affranchir parce que notre cheval de bataille c'est –le jour de la guerre, on ne fera pas ça, on ira plus loin, donc si on ne s'entraîne pas à le faire, on ne saura pas le faire. Les grands commandements disent, nous on ne peut pas se permettre de prendre des risques dans une mission de temps de paix, il n'y a pas de raison de prendre un risque qui n'est pas justifié. Donc ce sont deux visions un peu antinomiques qui s'affrontent et le bon compromis ce sont les opex comme ici, au Tchad, dans lesquelles on va se fixer des limites qui sont moins contraignantes que celles de métropole, de temps de paix en France, et on ne va pas aller jusqu'à prendre les risques d'une mission de temps de guerre avec des menaces, du tir de munitions réelles... C'est un bon compromis pour découvrir des domaines sans prendre trop de risques. La preuve, c'est que les quelques accidents qui ont eu lieu au Tchad, c'est purement de la malchance, des collisions volatiles, de grosses pannes moteur (...) Donc les risques qu'on prend ici sont calculés, mesurés, on ne fait pas n'importe quoi... »

Là encore, l'accent porte sur la nécessité de bien démarquer cette période et cet espace du reste de la vie du pilote. La même conscience se dégage d'éviter toute confusion entre le détachement et l'entraînement, la vie en temps de guerre et la vie en temps de paix. Le problème s'est posé durant la guerre de Bosnie lorsque les avions français et leurs équipages étaient stationnés sur la base Italienne d'Istrana. Plusieurs pilotes illustrent avec cette expérience la difficulté qu'il y a à passer sans transition d'un état de paix à un état de guerre ce qui, par conséquent, est une autre manière de réaffirmer le besoin de frontières entre les différents plans de réalité.

« On était basés à Istrana, à côté de Venise et si vous voulez, il était courant de voir les familles arriver, parce que l'Italie c'est sympa, et encore une fois il y a cette fracture entre la vie de tous les jours et puis les quelques heures qu'on passe au-dessus d'un territoire hostile à larguer des bombes... mais c'est dur à comprendre pour nous comme pour les autres. Donc on avait des familles qui arrivaient comme ça, elles étaient là, les voyaient partir à l'avion, ce qui paraît inconcevable maintenant, leur a dit au revoir à tout à l'heure et ils ne sont pas revenus tout de suite, ils sont revenus 102 jours après... Et là c'était catastrophique pour les familles comme pour les équipages qui avaient leurs familles présentes (...) Il ne faut pas trop trop mélanger, la seule fois où les familles ont été mêlées, amenées au plus près de l'avion armé, ça s'est mal passé ».

Le détachement, comme l'expérience afghane le laissait entrevoir, est l'occasion de renouer avec l'expérience de la guerre et dans le contexte de banalisation, de sortir de la routine et de l'atmosphère si prégnante des « jeux vidéo ». Le détachement est le lieu où la guerre, en tant qu'expérience singulière, « redevient crédible », c'est-à-dire croyable⁸⁸. La guerre doit donc rester cantonnée dans les

⁸⁸ « Pour être objectif, on est super content quand on a un show off force à faire, ça nous sort de notre routine, parce que à tort ou à raison on se sent un peu invulnérable, c'est un sentiment... bien malgré nous, mais on est

limites d'un espace que l'on pourrait qualifier de consacré par opposition à un espace profane, celui de l'entraînement en métropole. La volonté de maintenir ces frontières s'affirme comme la condition pour que l'expérience de la guerre conserve toute sa véracité, reste crédible.

On ne se recale pas comme on reset un ordinateur. Se remettre dans la « peau » d'un pilote de combat requiert du temps, une durée incompressible, en plus d'un environnement particulier. Cela ne constitue pas un simple changement de rôle et la métaphore du jeu des acteurs touche ici à sa limite⁸⁹. Le monde n'est pas qu'une scène sur laquelle on viendrait jouer sa partition avant de se retirer et de se fondre dans le public pour y jouer un nouveau rôle. Les choses ne se passent pas exactement comme ça et c'est ce que montre avec justesse l'expérience des pilotes de chasse.

Il s'agit d'un engagement. Le terme est particulièrement adéquat puisqu'il désigne également le type précis d'action dans lequel sont impliqués les pilotes. S'engager n'est pas exactement synonyme de « jouer un rôle ». S'il s'agit d'un jeu, il s'agit d'un jeu sérieux aux conséquences irréversibles, où s'il n'est pas directement question de vie et de mort (les pilotes évoquent rarement cet aspect des choses), il est aussi question de cela. L'acquisition de cette croyance passe par une longue série d'expériences vécues en commun avec d'autres, bref par un long processus d'apprentissage où pour parler comme les sociologues, d'acculturation dont il a été longuement question dans la partie 2. Comme telle, elle ne peut être partagée qu'avec ceux qui sont passés par les mêmes épreuves. Il en va donc ici de la réalité même du monde dans lequel on s'engage, du rapport d'évidence qu'on entretient avec lui. S'engager est ce qui permet de croire que la situation dans laquelle on se trouve est bien r elle⁹⁰. Et cela ne fait pas appel aux mêmes ressources que celles qu'utilise l'acteur pour entrer dans la

protégé dans notre avion, on est bien sangl  sur notre siège, il y a la climatisation, ça nous conforte, on est le plus fort dans notre cockpit et tout fait que lorsqu'on va faire ce show off force il y a une petite poussée d'adrénaline, on se dit il faut pas que ' a merde', on va faire ça bien, propre, mais maintenant ça va être les cinq minutes intéressantes pratiquement du vol, si on fait cinq heures au dessus de l'Afghanistan sans avoir tirer...  a va être notre petite part d'excitation. La probabilité qu'on se fasse toucher de nuit à 550 nauts, dont à peu près 1000km/h, à voler à 60 mètres au dessus de quelqu'un, elle est très très faible. Elle est proche de zéro ».

⁸⁹ A ce sujet voir Geertz C., *Savoir local, savoir global*, Paris, PUF, 1986. Geertz s'amuse à dénoncer certaines limites du paradigme scénique cher à Goffman en rappelant que « la vie n'est pas qu'un grand saladier de stratégies ».

⁹⁰ La croyance, rappelle B. Karsenti commentant les travaux du juriste E. Lévy, est un rapport de confiance, un ensemble d'attentes réciproques qui est à la base de toute communication humaine, antérieure à tout contrat. Lorsque le général Lanata évoque « l'ambiance de guerre » qui caractérisait son époque, ce qu'il dit n'est pas très différent. Il indique que la guerre était une réalité parce qu'elle était crédible et renvoyait à un sens commun. Karsenti B., « La vision d'E. Lévy », in *La société en personnes*, Paris, Economica, 2006.

peau d'un personnage. L'espace et le temps tels que les humains habitent ne sont pas du même ordre que ceux que la technique élabore sur la base d'un principe d'efficacité prétendument universel et standardisé. L'espace et le temps des hommes ne sont jamais des données brutes ou objectives. Ils résultent toujours d'un ordre de priorité, d'une intention et d'une entente sur ce qu'il convient de considérer ou au contraire d'ignorer. Les deux plans de réalité, celui de la technique et celui de la culture sont bien distincts. Le second englobe toutefois le premier ce qui explique qu'il existe toujours dans la façon technicienne d'organiser le monde, de découper le réel, de le comprendre, un surplus irréductible. C'est cet excédent dont parlent les pilotes lorsqu'ils insistent sur l'importance de bien distinguer les domaines, d'encadrer les évolutions technologiques par du sens, des valeurs, des règles et des ordres de priorité.

On ne cesse pas d'être militaire, pilote de combat lorsqu'on est père de famille ou époux mais les mondes auxquels ces réalités sont indexées ne sont pas superposables ni assimilables l'un à l'autre, ils demeurent disjoints. Encore la métaphore spatiale est-elle spécieuse dans la mesure où si ces réalités sont bien disjointes, elles le sont dans le temps autant que dans l'espace. On peut bien participer à plusieurs mondes (ce que nous faisons tous), on ne peut pas être engagé dans deux mondes à la fois, simultanément, ou bien de façon très superficielle. C'est de cette superficialité, et de la difficulté qui en résulte d'être pleinement présent à la situation, qu'il est question dans le trouble causé par l'absence de distance, de transition et de médiations entre temps de guerre et temps de paix. Plutôt que de proximité, il conviendrait d'ailleurs de parler ici de promiscuité, terme qui rend mieux compte des aspects négatifs de ce chevauchement. C'est le sens précis de ce qu'on entend par processus de « virtualisation ». La virtualisation du monde, c'est avant tout la banalisation qui opère au travers de la dégradation de la croyance en automatisme, d'un sens commun disjoint de l'expérience.

3.3.2.4. Courage et engagement

Combattre, c'est donc s'engager. « L'idée d'engagement —écrit L. Quéré— comporte d'abord une connotation d'implication et d'investissement : s'engager dans un cours d'action c'est autre chose que délibérer et planifier ; car cela implique de se coller concrètement avec des contingences indéterminées et de traiter les choses, de l'intérieur de la situation, au moment où elles se présentent et telles qu'elles se présentent, sans disposer du recul de la réflexion, de la délibération ou de l'anticipation réflexive. D'où aussi une connotation de saut dans l'incertain : quand on s'engage dans l'accomplissement d'une action en

situation, on se livre au développement futur, imprévisible des circonstances, et on s'expose à des conséquences futures que l'on ne peut jamais entièrement spécifier à l'avance ; et on le fait en se fiant à ses ressources et à ses capacités, en particulier à l'intelligence du corps. »⁹¹ Si la planification de l'action est chez les pilotes de chasse poussée à l'extrême (le moment crucial de la préparation de la mission), c'est que l'incertitude est particulièrement grande. C'est cette radicalité même qui la rend hostile. L'engagement est d'autant plus fort, et le saut plus prononcé. Mais l'engagement au combat exige autre chose encore que ne sollicite pas nécessairement la vie civile : du courage. Cette vertu figure au centre de l'éthique du combattant, pourtant on sait peu de chose de la manière dont elle se forge et se maintient. Sans courage, la planification ne résisterait pas longtemps à l'assaut des circonstances, aux aléas de la mission. Il faut donc encore dominer sa peur, ce qui serait la définition générique du courage, se détacher, créer une distance vis-à-vis de soi-même et des enjeux. Mais ne disions-nous pas —principale conséquence de la guerre asymétrique— que la peur, celle qui naît du danger de perdre la vie, s'était éloignée de l'horizon du combattant pour ne concerner, qu'autrui, l'ennemi ?

Il y a toujours le plaisir d'être parvenu à dominer la peur « de ne pas y arriver », d'avoir réussi un enchaînement complexe, nécessitant du doigt , de l'habileté et de la concentration, mais sur le fond, ce qui distingue ce plaisir de celui qu'éprouve par exemple un chirurgien après une intervention difficile, est sans doute très mince.⁹² à cela s'ajoute l'incommensurable déséquilibre des forces, la fait qu'il n'y a décidément rien d'h roique dans le fait de larguer une bombe. Ainsi, dans les entretiens, des efforts importants sont faits pour minorer l'importance du tir, c'est-à-dire la finalité du combat. Si celui-ci représente toujours une source de satisfaction, il ne porte plus la marque du courage. C'est une satisfaction surtout professionnelle, celle que procure le fait d'avoir franchi avec succès un parcours d'obstacles.

« Il y a un moment d'excitation, on est content d'avoir bien fait quelque chose —et puis il faut voir, on est pas forcément fier d'avoir tiré une bombe mais on est content d'avoir bien tiré, dans cet acte de larguer une bombe au bon endroit dans de bonnes conditions il y a tellement de points d'achoppement sur le parcours, la incompréhension à la radio, il faudrait que je vous fasse écouter les bandes, mais c'est incompréhensible, bien souvent le gars au sol qui nous guide

⁹¹ Quéré L., « Confiance et engagement », in Quéré L. ; Ogien A., *Les moments de la confiance*, Paris, Economica, 2006, p.126.

⁹² Les comparaisons et les réciprocités sont nombreuses entre les pilotes et les chirurgiens, le vocabulaire commun le montre d'ailleurs très bien. Il faudrait envisager, du point de vue aérien, un travail comparable à celui que Marie-Christine Pouchelle a fait à partir du point de vue médical. Cf. *Le théâtre des opérations*, Paris, Seli Arslan, 2008. En particulier le premier chapitre « postures guerrières de la médecine ».

qui n'a pas la connaissance de toute la zone, il y a des friendly civils qui ne sont pas au bon endroit, ils pensaient qu'ils étaient là, hors de l'enveloppe de fragmentation de ma bombe et manque de pot il y a des gamins qui sont en train de jouer au ballon à cet endroit là... il y a plein de choses... la bombe en elle-même qui décide de ne pas aller où je veux parce qu'elle perd une ailette, la probabilité que tout se passe bien elle n'est pas de 100%, donc quand tout se passe bien, on est quand même soulagé et on extériorise ce soulagement par du plaisir, de l'excitation, qui est incompréhensible pour le civil : elle me dit, mais enfin tu es content d'avoir largué une bombe, vous êtes vraiment bizarres, elle essaie de comprendre, mais elle ne comprend pas. Donc au départ ça la choquait, maintenant elle commence à toucher du doigt, mais c'est vrai que c'est quelque chose de difficile à comprendre. »

« Moi ce qui m'a marqué, c'est premièrement qu'on en est vraiment pas fier, larguer des bombes depuis un avion c'est facile, l'arme est démesurée par rapport aux gens qui sont au sol, c'est sûr, après les objectifs sur lesquels on tirait c'étaient des objectifs militaires soit des infrastructures (Kosovo), des entrées de tunnel, des ponts, donc dont on sait a priori qu'il n'y a personne dedans. On tire des bombes, on s'en va, c'est presque lâche »⁹³.

N'allons toutefois pas en déduire hâtivement la disparition de toute forme de courage. Pour commencer, toute situation d'engagement, et la situation de combat plus que nulle autre, exige du courage. Deuxièmement, le courage a d'autres facettes, d'autres dimensions que celle qui consiste à mettre sa vie en jeu dans le cadre d'un duel qui ne correspond plus, nous l'avons dit, à la réalité de la guerre moderne. Le courage c'est aussi porter la responsabilité de la vie d'autrui, accepter et être à la hauteur de la confiance que l'on vous porte, autrement dit l'obligation de protéger. C'est ce que révèle peut-être aujourd'hui le problème récurrent des règles d'engagement.

Dans l'arène de la guerre, ne pas intervenir pour défendre des amis sous le feu, c'est s'exposer au reproche de couardise, et d'une certaine façon perdre la face. Lorsque l'on connaît le rôle du collectif dans l'identité du pilote de chasse cette remarque prend tout son sens. Réussir quelque chose de difficile (qui permet de se distinguer) vise toujours le collectif, son attention et sa reconnaissance. Il s'agit de se sentir digne de lui, le sentiment de la valeur personnelle passant par

⁹³ Sentiment que ne vient pas contredire l'expérience du combat à terre. « Tirer c'est valorisant dans le sens où on a vécu une expérience et puis on sait comment on réagit, mais c'est plus pour soi, de se dire dans telle situation j'arrive à me contrôler et j'arrive à prendre le dessus sur entre guillemets la peur qui arrive au départ, parce que c'est vrai quand ça commence à défouailler la première fois, le mec qui me dit qu'il n'a jamais eu peur, soit il lui manque une case, soit...donc de pouvoir contrôler cette peur, c'est valorisant mais par rapport à soi, mais en aucun cas, de dire au civil lambda, je me suis fait tirer dessus, non, parce que le civil lambda peut être qu'il a eu des enfants, le civil lambda, c'est pas valorisant ça ? C'est valorisant ça...plus que ce qu'on fait...donc, oui parce que nous on ne fait que la retirer la vie...par rapport à nous on a un certain contrôle mais j'estime qu'il faut pas le mettre avant avec les autres... » (TAC.P, Pilote Rafale)

la reconnaissance du groupe. Aussi tout ce qui entrave cette expérience est-il douloureusement vécu, comme une atteinte au courage, à l'éthique du combattant.

« Alors là, la frustration du pilote de chasse français elle est énorme... Alors je dis du pilote, et hier je participais à un groupe de travail pour améliorer les choses, moi j'ai parlé des avions de chasse, des problèmes que l'on rencontrait en Afghanistan, et j'ai parlé des règles d'engagement, et ce qui est étonnant c'est qu'il y a avait un peu de tout, des forces spéciales, des hélicoptéristes, et ils sont tous revenus sur ces règles d'engagement pour dire qu'il y avait un problème avec la France... Soit on participe en gros, et là on s'engage, soit on se retire. Et là, à vouloir tout faire, à vouloir tendre la joue quand on s'en prend une, ce n'est pas compatible. Je vous donne des exemples. Les ROE's américaines font que si une force spéciale amie est sous le feu, un fantassin au sol est sous le feu, ou a été sous le feu d'un taliban... ils ont déterminé que le taliban tirait de cette maison. Un hélicoptère, un avion de chasse américain, peu importe, détruit la maison, on n'en parle plus. Un français arrive, qu'il y ait flagrant délit de tir ou pas, ce qui est arrivé avec des canadiens, et là le français dit bonjour, le gars lui dit, eh bien là on a perdu 20 bonshommes, dans l'heure qui est passée. Les tirs viennent de tel endroit, on se fait canarder, c'est calme depuis cinq minutes, eh bien nous avons dit, OK on attend, il me faut un flagrant délit, si vous n'êtes pas en train de mourir, je ne peux pas vous défendre. Et là les canadiens ils ont dit, bon attendez, on ne peut pas, barrez vous et on appelle les américains qui vont frapper. Et voilà, donc nous on est mis en porte-à-faux, et ce n'est pas arrivé qu'une fois, c'est arrivé plusieurs fois... »

Alors là il y a effectivement le dilemme moral parce qu'il y a des gens blessés ou en train de mourir au sol, qu'on ne pouvait pas protéger légalement, maintenant, avec moindre gravité, vous arrivez à des situations où on va vous dire, OK, il y a des talibans, vous voyez la route, là, les amis sont au sud, tout ce qu'il y est au nord, il y a plus de villageois, on a nettoyé la ville, il n'y a plus rien, tout ce qui bouge au nord, vous tirez, c'est forcément taliban. Et bien nous on n'a pas le droit de faire ça, on est la seule nation à ne pas pouvoir tirer parce que ce taliban avec sa kalachnikov dans le dos, peut-être qu'il a tué des gens un quart d'heure avant, là il est inoffensif, il ne fait pas de mal à l'heure actuelle, donc on ne peut pas tirer. Donc il y a beaucoup de petites règles comme ça qui font que certaines fois on décolle, et on se dit, je vais risquer ma peau, parce qu'il y a quand même une chance que je me prenne quelque chose, que mon moteur s'arrête, que j'ai une panne, parce qu'un avion de chasse, c'est très fragile par rapport à un avion de ligne parce qu'on leur mène la vie dure, et donc il y a un risque, comment je justifie cette prise de risque vis-à-vis de ma famille... Est-ce que tu as servi à quelque chose aujourd'hui ? Non, je n'ai servi à rien, et pourtant j'ai passé cinq heures au-dessus de l'Afghanistan, et là votre famille vous dit, essaye d'éviter de décoller, à quoi ça sert...

Tout cela fait que, à cause de ces règles restrictives, on se détache de la guerre parce qu'on finit par se dire, de toute manière je ne sers à rien, s'il y a besoin de tirer, ça sera les américains, les hollandais, tout ce que vous voulez, mais pas nous. Donc on s'installe encore une fois dans une

routine non guerrière. C'est un peu le retex de tous les militaires, c'est soit on nous retire soit on s'engage plus pour faire notre métier tel qu'on est entraîné pour » (Mirage 2000D).

Mais ce n'est pas tout. Sous la frustration de ne pouvoir tirer, se libérer et se distinguer en délivrant l'armement, pointe le sens profond du courage ; car ce qui dans le courage élève, valorise, ne se limite pas au fait d'être vu et reconnu par le collectif de ses pairs. Il ne s'agit pas seulement de faire la preuve de sa valeur aux yeux des autres, dans le regard des autres, d'adopter une posture ou de se mettre en scène. Le besoin de reconnaissance, essentiel à l'estime de soi, à la réalisation de soi, n'éclaire qu'une facette du phénomène, et peut-être pas la plus vive. Nous touchons ici à quelque chose de plus sensible, de plus aigu, une donnée anthropologique irréductible. Nous voulons parler de ce principe en apparence antagoniste au souci individuel de se réaliser : le souci de protéger. Tous ceux qui ont participé à des actions de guerre savent bien que ce qui fait tenir les hommes devant l'adversité et la peur, qui les fait agir plutôt qu'obéir, est le lien de solidarité qui unit les combattants, l'impossibilité dans laquelle ils se trouvent d'abandonner leur compagnon d'arme. Moins par crainte de passer pour lâche que par « obsession du souci de l'autre en tant qu'il se révèle plus pressant que l'urgence à préserver sa vie »⁹⁴. « *Je ne sers à rien* » n'a pas de connotation utilitariste, ne renvoie pas à une défaillance fonctionnelle, mais une connotation morale. « *Je ne sers à rien* » si je ne sers pas autrui, si je ne suis pas au service de quelque chose qui me dépasse et me tire à l'extérieur de moi-même. Le courage en son essence est expérience sociale élémentaire, conscience de l'autre, expérience d'une solidarité première qui transcende le seul principe biologique d'auto-conservation. Dans l'insistance à dénoncer des règles d'engagement trop contraignantes, c'est aussi cette figure du courage qui est réaffirmée, mise en avant ; et ce n'est pas la moindre des surprises que de la voir ainsi ressurgir au cœur de la guerre moderne, celle qui ne devait plus voir s'affronter que des écrans et des systèmes d'information.

« Le plus gros du stress ça va pas être sur le pilotage etc. mais ça va être d'entendre au sol, parce que là ils sont en train de crier parce que là ils ont besoin d'un coup de main rapidement, et si on se plante, parce que les gens sont très près, d'une part on va aider les méchants mais de surcroît on va tuer les gentils, donc, je pense c'est ça le plus gros du stress, c'est entendre la personne en bas qui est en train... déjà si elle parle en anglais comme un américain comme un texan moyen avec son accent affreux, on va pas forcément comprendre, c'est l'enfer, je ne comprends pas ce que tu me dis, de sentir qu'en bas, ça stresse en bas, c'est plus que du stress, et de se dire il faut pas se rater là... Il y a pas de temps à perdre parce que chaque minute que l'on perd, à dire qu'est ce que t'as dit là, le mec il est en train de mourir... donc c'est plus ce stress-là. C'est pas le stress du pilotage, de bien ravitailler, mais c'est le stress

⁹⁴ Gros, op.cit. p.49.

de répondre à la demande, de passer de l'état tranquille dans l'avion, à, cette fois il faut y aller parce que ça commence à hurler   (TAC.P, Pilote Rafale).

Les moyens ont beau être modernes, le risque de mort maîtrisé au point d'apparaître abstrait, les hommes ne cessent pas pour autant d'être des hommes, et les pilotes de chasse, des combattants. Le sentiment de la guerre, qui détermine le degré d'engagement, est indissociable de l'idée que l'on se fait de la guerre, de ce qui la justifie sur le plan moral même si cette dimension passe trop souvent inaperçue, recouverte par l'obéissance et la discipline militaire. C'est sur ce point capital, peut-être aiguisé par l'asymétrie des conflits contemporains, que nous allons conclure ce qui restera une entrée en matière.

3.4. Faire la guerre en temps de paix : la question de la justification

3.4.1. La difficulté à partager l'expérience de la guerre

Le combat, avons-nous dit, est une arène, mais une arène sans autre public que celui des combattants. Il en va autrement de la guerre, aujourd'hui largement médiatisée, et davantage encore des interventions militaires contemporaines qui s'effectuent loin du territoire d'appartenance des combattants, et ne sont appréciées que depuis les critères d'un monde en paix. Il est très difficile dans ces conditions de partager avec d'autres ce que l'on vit et ressent, y compris vis-à-vis des membres de sa propre famille.

Cette incompréhension est loin d'être anodine, périphérique en quelque sorte.   la lecture de la plupart des entretiens que nous avons réalisés, nous avons été rétrospectivement frappés par le fait qu'ils procédaient presque tous d'une mise à distance des faits assez rare. Chaque entretien était déjà une construction, parfois très élaborée, une mise en récit des  v nements cherchant à leur donner un sens. Cela prouve au moins une chose : les mécanismes psychologiques de défense destinés à empêcher toute identification du pilote avec sa cible n'empêchent pas la question du sens et de la responsabilité de continuer à se poser. Même si ce travail est un travail intérieur, introspectif et personnel, et d'une certaine manière souterrain, on ne peut en faire l' conomie. Ici s'ajoute un autre fait auquel nous n'avons peut-être pas suffisamment prêté attention. L'invisibilité de l'ennemi, son éloignement rendent peut-être ce travail, sinon plus difficile, du moins plus impérieux : car ce que l'on ne voit pas, ou plutôt qu'on ne touche pas du regard, on l'imagine. Et il en va de l'expérience de cette présence-absence comme des phénomènes de deuil en l'absence de corps, elle est naturellement beaucoup plus difficile à stabiliser. Ce travail de mise en

présence d'une réalité absente est donc primordial car il est seul à pouvoir mettre un terme à la culpabilité.

D'où l'importance de la justification, pas au sens où l'on n'aurait besoin de justifier ses actes devant un risque accusatoire, mais où, pour accéder au statut de réalité et donc être mis à distance, ce que l'on fait doit à un moment ou à un autre être partagé avec d'autres, extérioriser pour acquérir un sens social⁹⁵. On aurait tort de croire qu'il ne s'agit que d'un problème psychologique qui appellerait l'écoute d'un spécialiste pour être résolu. C'est même tout le contraire. Face à la mort, au pouvoir de donner la mort, c'est toute la société qui est impliquée et si réparation il y a, elle ne peut être que collective. Cette fonction, le collectif de l'escadron la remplit, lorsque de retour de mission, les expériences circulent et s'échangent autour du bar (même si certains parlent et d'autres moins). Ce n'est pas parce qu'il repose sur des échanges informels que ce mode est efficace ou réparateur, mais parce qu'il est collectif, qu'il engage la relation de l'individu et du collectif à l'intérieur duquel l'individu prend pleinement conscience qu'il existe. Les pilotes insistent beaucoup sur l'importance que ces échanges aient lieu entre pairs, entre personnes qui parlent la même langue (technique) et partagent le même vécu. Cela s'explique dans la mesure où ce qu'il s'agit d'empêcher et d'entraver est justement le processus individuel de culpabilisation. Ce travail est incontournable et irremplaçable. Pour autant, il apparaît aussi que le regard de la société continue d'être un souci majeur.

Dans l'entretien cité plus haut on voit bien que le problème ne se limite pas à la frustration de ne pas parvenir à communiquer le plaisir qu'il y a à finaliser la mission en délivrant l'armement, cet instant de détente, de délivrance, qui fait suite à une tension extrême. Il s'agit évidemment d'autre chose. Comment rendre compte et justifier auprès de personnes étrangères à la guerre d'une « excitation » et d'un « plaisir » associés à des événements au cours desquels des personnes innocentes ont peut-être trouvé la mort, de civils avec lesquels on est naturellement en empathie ? L'absence de représentation commune de la guerre aggrave ce sentiment d'incommunicabilité et accentue la solitude du combattant, le condamnant à garder ce type d'expérience pour lui. Or, la mort d'individus, et plus seulement la destruction de petits points sur un collimateur, de simples cibles comme celles cent fois détruites à l'entraînement, fait partie de

⁹⁵ C'est à peu près l'acception qu'en donne L. Boltanski et L. Thévenot. La justification n'est pas la recherche de motifs parfois fallacieux pour répondre d'une accusation. Elle est plutôt la réponse à l'ancrage social des êtres humains, à la nécessité de réinsérer les actes individuels à l'intérieur d'un cadre qui les dépasse et leur donne une valeur, donc à celle, corollaire, d'avoir à rendre compte de ses conduites. Boltanski L., Thévenot L., *De la justification*, Paris, Gallimard, 1991.

ces expériences qui demandent toujours à être mises à distance par des explications, des mises en récit.

*« J'ai deux attitudes complètement différentes –ajoute ce même pilote- : si la personne m'intéresse, je vais dire je suis pilote de chasse, si elle ne m'intéresse pas, je vais dire je suis militaire. Et en général si elle ne m'intéresse pas je dis je suis militaire, elle dit ah bon, pensant vous n'avez rien pu faire d'autre dans votre vie... et puis dès que vous êtes pilote de chasse, elle vous dit ah ! et tout de suite ça intéresse. ... voilà, l'avion, le rêve, le mythe. »
Et là la personne m'intéressait initialement et là elle me répond : et vous êtes content de tuer des gens... qu'est ce que vous voulez répondre à ça ? J'ai essayé d'expliquer puis au bout d'un moment j'ai dit, on va s'arrêter là, cela ne sert à rien ».*

Dans l'esprit du pilote, le tir, comme la réalisation de la mission, sont fortement dissociés de l'action de tuer. Cette séparation est une nécessité morale et psychologique. Si l'on peut être fier de l'un, on préfère ne faire de l'autre qu'une conséquence presque fortuite de l'action. Mais pour la plupart des civils, qui ne perçoivent pas de menace et à qui le sens des conflits actuels échappe, ces deux plans de réalité n'en font qu'un. A l'impossibilité de se justifier s'ajoute le sentiment d'une dette envers la nation dont il est impossible de s'acquitter : comment légitimer le coût que représente la formation d'un pilote, l'achat et l'entretien d'un avion de chasse, si la finalité à laquelle l'un et l'autre sont destinés devient inavouable ? Sans aller jusqu'à entamer l'estime de soi des pilotes, cette situation a forcément des incidences sur la manière d'aborder la guerre et de s'y engager. L'aumônier de la base d'Al Ahsa explique très bien que pendant la première guerre du Golfe, le moral des pilotes était suspendu au sentiment d'être soutenu par la population. *« Autour de Noël, j'ai rencontré des gens qui étaient fatigués, usés physiquement et moralement (...) Il n'y a rien de pire que l'incertitude, il n'y avait plus de sérénité (...) et puis très rapidement, on a vu qu'il y avait le soutien manifeste de la population derrière nous. Ce qu'il y a le plus marqué les gens ça a été quelques dessins qui venaient d'une école de Pont-à-Mousson. Les gens ont été très remués par ça parce que chacun pensait à chez lui... et puis c'est arrivé, on a eu des cartes, des lettres, des colis, c'était très important de savoir que la France était avec nous ».* (Archives sonores du SHD)

3.4.2. La justification à l'épreuve des récents théâtres d'opération

Comme l'enseigne l'anthropologie, on ne prend pas impunément la vie d'autrui et les sociétés traditionnelles fourmillent de rituels qui visent à rétablir l'équilibre ainsi rompu. Pour archaïques que puissent être taxés ces mécanismes de compensation (qui consistaient par exemple chez les Grecs à rendre aux

vaincus ses morts pour qu'ils soient inhumés selon les traditions en usage dans leur pays, à présenter des offrandes ou à faire des sacrifices)⁹⁶, ce qui les motivait continue d'opérer, sourdement. Tant qu'il s'agissait de détruire des infrastructures militaires ou civiles, des ponts ou des usines, la question de la justification pouvait rester en suspens, remise à plus tard. Il en va autrement dès lors qu'il s'agit de tirer sur des « bonshommes », et de surcroît des bonshommes dont on ne sait pas toujours très bien s'il s'agit de civils ou de militaires.

C'est ce sentiment que nous retrouvons de manière diffuse dans le cours de certains entretiens et que l'asymétrie des rapports de forces, les images d'actualité et la porosité croissante entre état de paix et état de guerre, semblent sinon ranimer, du moins réveiller. De nouvelles tensions se font jour que traduit la difficulté des mécanismes psychologiques de réduction « habituels » (légitimité de la guerre inscrite dans un cadre juridique légal, règles d'engagement, indexation de l'adversaire au registre des justiciables —il s'agit de sanctionner une action illégale-, procédés sémantiques visant à atténuer la réalité des actes— « traiter » pour bombarder par exemple) à contenir le sentiment de culpabilité.

La peur de représailles sur les familles des pilotes ou sur les pilotes eux-mêmes (et qui conduit certains à demander une surveillance) dans le contexte des opérations menées en Afghanistan, même imaginaires, constitue par exemple un indice du brouillage des frontières en paix et guerre, vie civile et vie militaire. L'asymétrie qui concerne la nature des forces en présence sur le terrain (des armées régulières d'un côté, des « rebelles » de l'autre) retentit jusqu'ici où l'on redoute l'action de groupes terroristes mêlés à la population civile⁹⁷.

Mais cette crainte semble aussi justifiée par la nature des opérations menées sur place et le profond déséquilibre qui sévit dans la répartition des dangers. Alors que l'éthique du combattant, définie comme rapport à la mort, exige traditionnellement une certaine réciprocité dans la mise en danger (un rapport de sujet à sujet), l'asymétrie des conflits les plus récents, constitue pour ce qui concerne l'arme aérienne, un véritable défi. Sans entrer dans une comptabilité macabre qui n'aurait aucun sens, le simple fait que le différentiel de victimes soit tellement marqué, rend plus précaires les mécanismes de justification. Cette

⁹⁶ A la différence de ce que l'on peut observer dans les sociétés industrialisées où le commerce avec les morts est très peu ritualisé et son sens livré à la seule appréciation des individus, celui-ci constituait un élément central de la vie sociale des sociétés traditionnelles, qui loin de considérer les défunts comme inactifs, leur attribuaient le pouvoir de s'immiscer dans les affaires des vivants et de les tourmenter. Cf. Thomas L-V, *Anthropologie de la mort*, Paris, Payot, 1975.

⁹⁷ Voir à ce sujet l'ouvrage de F. Gros, op. cit.

tension ressort bien des hésitations de ce pilote qui relate son expérience au Kosovo et en Afghanistan :

« Il n'y a eu aucun avion français touché, enfin c'est pas du tout comparable, encore une fois comme je disais, on se sent protégé dans cet avion-là, ce n'est pas comparable avec un champ de bataille, ça n'a absolument rien à voir. Il y a quelques personnes qui ont vu des explosions et des missiles monter mais ça ne génère pas... on ne voit jamais la mort en face.

- Et par rapport à la nature de la cible, est-ce différent, en Afghanistan et au Kosovo par exemple ?

Non, à la limite ça dépend complètement des personnes. Moi j'ai voulu faire de la reconnaissance pour faire des photos pour ne pas avoir à tirer parce que je pensais que c'était plus opérationnel et ça l'est sûrement, ne pas avoir à tirer parce que, j'ai tiré au Kosovo mais j'espère n'avoir tué personne, parce que je savais que c'étaient mes ennemis, les ennemis de la France, je suis professionnel, on me dit de tirer, je n'avais aucun scrupule à tirer et à tuer des personnes s'il fallait tuer des personnes, mais j'espère n'avoir tué personne. J'ai tiré sur des bâtiments, bon c'était la fin de la guerre sur une base militaire, je pense qu'évidemment depuis le premier jour de frappe, il n'y avait plus personne dans cette base. Donc j'espère n'avoir blessé et tué personne mais encore une fois, je ne voyais même pas le pod laser sur ce bâtiment. Mais j'ai vu des images où des avions français ont tiré sur des personnes, en Afghanistan. Ils tirent quelques fois par mois et c'est chaque fois sur des personnes, des individus, et ils savaient, et ça me poserait beaucoup plus de problème. A l'époque je me suis refusé une réflexion politique en me disant est-ce que c'est bien d'aller tirer sur des serbes etc. Les kosovars, c'est la mafia, on va aller sauver ces gens-là ? Je me suis complètement refusé... de toute façon le conflit au Kosovo, il n'est pas simple, il n'y a pas de bons pas de mauvais, c'est comme tous les conflits. En tout cas, à cette époque-là, les serbes étaient plus mauvais ou plus insupportables aux yeux de la communauté internationale à ce moment-là et c'est eux qui ont pris. Voilà. Maintenant au Kosovo les serbes et les kosovars, ils défendent comme les palestiniens et les israéliens, il y a pas de bons, pas de mauvais. Donc pour revenir sur l'Afghanistan, effectivement j'aurais plus de problèmes à aller sur l'A., je le ferai évidemment et j'aurais sûrement une réflexion et si je devais tirer sur des populations, enfin sur des rebelles... (...) on sait très bien que les talibans, ils sont vraiment hostiles, que voilà, c'est le mauvais Islam contre l'Occident et que les talibans, on sait qu'ils sont mauvais, radicaux, mais il y a moyen de se poser des questions... Pendant la guerre du Golfe, il y a un pilote qui a refusé d'y aller et j'ai eu écho qu'au Kosovo il y a une personne qui n'a pas voulu y aller, ça n'a pas été dit de manière officielle, il n'a pas été mis à nu devant tout le monde, peut-être qu'il a eu une sanction après... je ne sais pas. Mais on m'a dit qu'un pilote avait refusé de partir. Bon globalement, on peut se poser des questions, mais on sait qu'on est quand même rentré pour ça, enfin qu'on peut être amené à faire ça, et en Afghanistan. À la limite ces questions, il aurait mieux valu les avoir avant parce que la légitimité du conflit en Afghanistan, on ne peut pas la remettre en cause, avec notre culture judéo-chrétienne, française etc., on ne peut pas la remettre en cause, à part un humaniste, on sait que nous, on arrange le conflit, on ne sait pas si, à terme c'est bon pour le pays parce que c'est éminemment

complexe... On ne sait pas si effectivement on travaille pour le bien, l'avenir du pays, on ne sait pas, personne n'a ce genre de réflexion. »

Les contradictions qui émaillent cette citation⁹⁸ ne mettent pas seulement en évidence le dilemme devant lequel met la possibilité de prendre des vies sans avoir à en rendre (« on ne voit jamais la mort en face »). On y lit également le besoin de justification morale, d'un cadre moral et pas seulement juridique, pour légitimer ses actes⁹⁹. Or, cette justification, les motifs réels et non avoués des interventions les plus récentes situées dans des contrées très éloignées des frontières nationales, la rendent très friable. Nous sommes en effet dans une définition très élargie des intérêts nationaux, et en tout cas très loin de l'action de défense du territoire ou de la communauté nationale qui constitue encore la motivation principale de l'engagement dans la vie militaire. Un doute, latent, tenace résiste aux tentatives de le faire taire comme, lorsque après avoir par deux reprises répété qu'on ne pouvait pas remettre la « légitimité du conflit Afghan en cause », ce pilote conclut qu'on ne sait pas si effectivement on travaille pour le bien ».

C'est que les questions politiques et éthiques, en même temps que les frontières entre guerre et paix se brouillent, entrent dans le cockpit. Dans ce processus l'image, la circulation rapide et banalisée des images de guerre facilitée par la numérisation des supports, joue encore une fois un rôle crucial. Non que les moyens de communication modernes créent quoi que ce soit de nouveau. Le phénomène que nous décrivons préexiste, mais ils l'accompagnent, et parfois redoublent le malaise que suscite un certain sentiment d'irréalité attestée par l'expression plusieurs fois entendue (« qu'est ce que je fous là »). Certaines images¹⁰⁰, issues des dispositifs de restitution embarqués, montrent l'ennemi en

⁹⁸ « On me dit de tirer, je n'avais aucun scrupule à tirer et à tuer des personnes s'il fallait tuer des personnes » ; « de toute façon le conflit au Kosovo, il n'est pas simple, il n'y a pas de bons pas de mauvais, c'est comme tous les conflits. En tout cas à cette époque là les serbes étaient plus mauvais ou plus insupportables aux yeux de la communauté internationale à ce moment là »...

⁹⁹ « Elle est centrale, mais encore une fois je pense qu'on a la chance d'être français, d'avoir un pays qui ne fait pas n'importe quoi, et encore une fois je me suis engagé dans l'armée de l'air Française, je savais très bien que les valeurs que j'avais c'étaient celles de la liberté de l'égalité fraternité française, alors après est ce qu'il est bien d'aller frapper les serbes etc., encore une fois la France a la particularité de ne pratiquement jamais intervenir de son propre fait, c'est d'ailleurs faux parce puisqu'on intervient en Afrique, on est les seuls à intervenir pour les tchadiens avec nos accords bilatéraux, mais dans la plupart des conflits majeurs on interviendra que sur mandat de l'ONU ou de l'OTAN, au sein de la communauté internationale, ce qui est rassurant parce que ce sont nos valeurs, je ne dis pas que ce sont les bonnes mais évidemment j'estime que ce sont les bonnes. »

¹⁰⁰ « C'était sur des rebelles, oui, on voit, le degré de précision, c'est par exemple quelqu'un dans sa voiture, vous n'allez pas voir son visage, vous allez voir une ombre, un profil, vous savez qu'il y a quelqu'un dans la voiture et après c'est l'explosion de la voiture (perso : je ne savais pas qu'une voiture était une cible militaire), vous ne voyez pas le corps partir etc., mais vous savez...(..) par exemple les images du C 130 gun ship, ils ont un 105 mm sur cette machine, un tir de 105 sur une personne ça va être à peu près pareil, donc on voit les personnes courir etc.,

train de mourir et ne font ainsi, jusque dans la mort, que le déréaliser un peu plus, rendant un peu plus lourd encore le poids de la « dette » (morale) et plus intraitable la culpabilité.

« Oui bien sûr, on est évidemment très sensibles ... on est en plein dedans. Les médias ont une part de plus en plus importante, il y a les équipes de médias intégrées qui font de la propagande, encore une fois par rapport au pilote de chasse qui est dans son avion, ce qu'on voit sur l'Irak, on n'en voit cent fois plus à la télé que si j'avais été envoyé en Irak je n'en aurais vu dans mon avion... donc on est beaucoup plus au fait en regardant les médias qu'avec l'info qu'on peut avoir sur les théâtres et après on est complètement impliqué. On sait très bien comment ce se passe, effectivement des dommages collatéraux, malheureusement c'est inévitable, ça fait partie du jeu, il y a toujours la possibilité que le bus arrive sur le pont qui est en train d'être tiré, ce qui s'est passé au Kosovo, on ne peut rien y faire. C'est dramatique mais... on est forcément sensible comme n'importe quel être humain à ça et on sait, moi ça aurait très bien pu m'arriver, des bombes qui n'ont pas été vidées et qui sont tombées n'importe où, le tir raté au Kosovo, ça aurait pu tomber sur n'importe quoi au sol, sur une maison... »

Expérience collective, quête de distinction et traitement de la culpabilité constituent les trois versants d'une éthique du combat -qui n'est rien d'autre, faut-il le rappeler, qu'une manière d'affronter et de négocier la peur et la mort- dont les évolutions les plus récentes modifient l'équilibre de façon parfois contradictoire. Il est encore bien trop tôt pour dire dans quel sens vont opérer les recombinaisons en cours. Le tir constituera-t-il une marque d'identité de plus en plus décisive à mesure que les conditions d'entraînement se rapprocheront des conditions de guerre, dans le cadre de conflits de plus en plus asymétriques impliquant de vastes organisations et dispositifs techniques? Ira-t-on dès lors vers une plus grande individualisation du rapport au combat? Dans un environnement de plus en plus banalisé, où se brouillent les frontières héritées entre vie civile et militaire, état de guerre et état de paix, où la mise en danger de soi devient l'exception, l'expérience militaire de la vie collective garde-t-elle encore un sens? Inversement, l'action de protéger, qui figure au centre de l'expérience collective de la guerre, ne sera-t-elle pas renouvelée de l'exigence éthique exacerbée par les nouvelles frontières de la guerre?

là vous pouvez le voir, bon c'est pas le genre de tir qu'on a fait, mais c'est pratiquement identique, sauf que c'est une autre mesure que sur C130 parce que, pour les images que j'ai vu, c'est en continu, c'est un feu d'artifice, c'est du tir au pigeon. Là c'est une seule bombe, mais le résultat est pratiquement pareil, voilà, parce que c'est pas des balles, le corps ne reste pas après, il y a une explosion, ça sature en plus l'image du pod, donc on sait que le mec est mort, mais on le voit pas. Mais c'est sûr que certains pilotes doivent se poser des questions même si on sait très bien que les talibans ils sont vraiment hostiles, que voilà, c'est le mauvais Islam contre l'Occident et que les talibans on sait qu'ils sont mauvais, radicaux, mais il y a moyen de se poser des questions... »

C'est à toutes ces questions que nous avons tenté d'apporter des éléments de réponse à partir d'un matériau d'enquête extraordinairement riche. Au moment de conclure, nous ne pouvons pas taire l'émotion attachée à ce terrain ni cacher l'effroi qu'il a parfois suscité. Les expériences dont nous avons tenté de témoigner le plus fidèlement possibles sont pour la plupart hors du commun. Elles interrogent et repoussent dans leurs retranchements les cadres mentaux, les catégories à travers lesquels nous nous installons dans le réel, gagnons en certitude ce que nous perdons en curiosité. Face à l'ébranlement de ces cadres resurgissent des questions essentielles, celles que les hommes n'ont cessé de se poser à travers les âges mais que notre époque, grisée par ses succès, éprise de vitesse, sûre d'elle-même, a fini par oublier. L'expérience du combat nous les rappelle d'autant plus intensément qu'elles sont plus enfouies et que nous ne disposons plus des mots pour les dire. Ce sont pourtant ces mots, simples, sans vernis, parfois durs, intraitables, parfois troublants, que les pilotes ont prononcé et nous donnent aujourd'hui à méditer. Ces mots parlent au fond tous de la même chose, ils scrutent l'essence de l'humain, ce qui nous lie ou nous délie, disent l'inconsistance du réel confronté à la fragilité de la vie, la loyauté, la fidélité, le souci d'autrui comme autant de parades pour déjouer la mort.

Gérard DUBEY et Caroline MORICOT

Conclusions

Le nouveau ne chasse pas l'ancien

La technologie embarquée, l'intégration au réseau d'information et de communication global est la réponse la plus souvent avancée pour faire face aux nouvelles contraintes du monde globalisé (politique internationale, contraintes intérieures pour la délimitation du domaine d'entraînement, récemment contraintes environnementales et réglementaires, économiques enfin si l'on considère la progression des coûts d'un avion de chasse) : moins d'avions, moins de pilotes, mais des avions et des équipages polyvalents et multitâches.

Mais si la technologie évolue rapidement, c'est toujours sur le socle du collectif, en l'occurrence l'escadron, que se joue dans une large mesure l'adaptabilité de l'arme aérienne. La réalité est toujours semée d'imprévu, d'événements au sens propre qui inclinent brutalement le cours de l'histoire.

Le caractère asymétrique des conflits les plus récents a par exemple mis en évidence l'utilité de certains modes de pilotage que la technologie et le concept de tir à très grande distance semblaient avoir rendu obsolètes. La mémoire des hommes inscrite dans le processus d'apprentissage et de formation a permis l'adaptation immédiate à des conditions inédites, encore impensables la veille.

Les sens de la perception

Nous savons par ailleurs depuis M. Mauss, N. Elias ou C. Geertz que nos manières de sentir, de voir, de regarder, de nous mouvoir ou encore d'exprimer nos émotions sont objets de culture, façonnées par un sens, des idées, des pensées, que les sens sont toujours solidaires du sens (Hegel).

Les évolutions technologiques les plus récentes, celles du numérique, des réseaux d'information haut débit, de l'écran, agissent sur nos manières de regarder et de percevoir, ne serait-ce qu'en renforçant le rôle du visuel là où d'autres cultures et d'autres époques s'attachaient à maintenir un certain équilibre entre nos différents canaux sensoriels (le toucher, l'audition, l'olfaction). Ainsi la perception de la réalité du combat, du théâtre d'opération, est-elle profondément marquée par la prévalence de ce sens du lointain qu'est la vue. Cette mutation du regard ne date toutefois pas d'hier. Pour ce qui concerne l'arme aérienne elle est même constitutive. Si le toucher (dont nous avons oublié que le contact visuel est aussi l'une des formes), le face-à-face sont les modalités dominantes dans l'infanterie, la distance, la vue au loin caractérisent l'aviation. C'est au renforcement de cette dernière modalité que

nous avons assisté ces derniers temps. Ses effets sont loin d'être connus et nous n'avons fait le plus souvent que poser des jalons, rassembler des indices pour esquisser des évolutions possibles, dégager des lignes de force.

La question de la distance et le risque de confusion.

Avant même de comprendre comment les combattants de l'air perçoivent le combat, nous avons cherché à comprendre comment ces derniers se représentaient les ennemis, le danger et la mort, par quels truchements ils leurs donnaient consistance et forme. La question de la figuration de l'ennemi et de la mort est loin d'être secondaire, car comme le souligne le philosophe F. Gros, ce n'est que dans le cadre d'une exposition réciproque, même minimale, au danger de mort que la guerre devient un fait culturel, qui relève de l'histoire sociale des hommes. En-de a de ce cadre, c'est la violence incontrôlée et diffuse qui se déploie sans limite.

Les médiations sociales, comme la mémoire du collectif (son histoire propre) et les ressources mobilisées pour l'entraînement, ont constitué pour cette raison notre premier centre d'intérêt. C'est par leur truchement que le combat devient une réalité sociale, trouve sa place à l'intérieur d'un monde aux frontières bien établies, aux contours distincts, une réalité humaine à part entière.

La banalisation vient brouiller certaines de ces frontières.

Par banalisation il faut entendre deux significations principales :

- un certain conformisme engendré par l'intégration systémique (standardisation des procédures, automatisation, approche gestionnaire) ;
- la manifestation d'un rapport asymétrique au danger, d'un environnement « aseptisé » ou sécurisé, d'un monde auquel les possibilités apparemment illimitées de la technologie finissent par émousser les contours et jusqu'au sentiment de la réalité.

Nous touchons du doigt ici quelques-unes des mutations en cours avec toute la prudence requise dans ce genre d'exercice. Le brouillage qui affecte les frontières entre état de guerre et état de paix, vie privée et professionnelle, entraînement et opération affecte-il en profondeur les catégories qui fondent l'identité des pilotes de chasse ?

L'intégration systémique qui opère au travers des réseaux, en distribuant de façon égale sinon égalitaire l'accès à l'information, n'établit-elle pas entre les pilotes requalifiés en gestionnaires de systèmes un rapport d'équivalence et d'interchangeabilité peu propice à la reconnaissance, au besoin de se distinguer que nous avons identifié comme étant l'une des valeurs anthropologique fondatrice et structurante du métier de pilote de chasse ?

Les mutations de la perception du combat par les équipages d'avions de chasse

Dans quelle mesure l'équilibre toujours précaire entre besoin de distinction et obligation de protéger, qui figure au cœur des valeurs de la chasse, résiste-t-il ?

A ces questions nous avons répondu par un certain nombre d'hypothèses construites sur la base de faisceaux d'indices plutôt que sur des faits stabilisés.

- Le collectif escadron se transforme mais résiste : il s'inscrit dans une expérience peut-être moins « communautaire », que l'on associe souvent à une poussée de l'individualisme, mais qui met paradoxalement en avant les valeurs de solidarité et de protection. Le souci de tirer pour se distinguer, l'esprit de compétition (agonistique), caractéristiques du combat aérien, demeurent essentiels, mais sont retravaillés à l'aune des confusions et des brouillages qui opèrent. Les valeurs de solidarité plus spécifiques à la culture du bombardement semblent être en phase avec ce nouveau mode de régulation social.

- D'où la recherche de la bonne distance qui apparaît comme une donnée récurrente. Bonne distance pour tirer et éviter les tirs fratricides, descendre bas pour retrouver dans cette mise en danger de soi « la réalité humaine de la guerre ». L'Afghanistan marque ici une rupture au sens où l'asymétrie des forces oblige à se rapprocher du terrain là où les technologies tendaient à renforcer le concept de guerre à grande distance. Les compétences et les savoir-faire ne sont plus exactement les mêmes : avec le retour d'une certaine proximité, c'est le corps qui signe également son retour, la vision directe, le recours aux données sensorielles immédiates. En règle générale la globalisation entraîne une refonte du rapport distance/proximité et la recherche de nouveaux équilibres que ne déterminent pas a priori les potentialités techniques. Médiations culturelles (rôle des collectifs) et frontières symboliques retrouvent dans ce contexte toute leur valeur (leur souplesse et leur plasticité permettent notamment d'amortir certaines ruptures).

- On observera ici le souci de rétablir ou de garantir les frontières entre vie civile et militaire, privée et professionnelle, de limiter les effets de la banalisation en s'autorisant la possibilité de sortir de façon transitoire mais régulière des contraintes habituelles (celles qui s'appliquent de plus en plus uniformément à l'aviation civile et militaire dans le cadre d'une politique sécuritaire globale et conduisent à une intégration systémique de plus en plus poussée). D'où l'importance accordée aux détachements comme le Tchad par exemple.

- La difficulté de justifier auprès de l'opinion publique l'intervention sur des théâtres très éloignés de la métropole et contre un ennemi pas clairement identifié apparaît enfin comme une autre conséquence de la globalisation. L'explication traditionnelle qui fonde la légitimité des actions de guerre, celle

d'assurer la défense du territoire, cesse d'être opérante. L'incapacité dans laquelle se trouve l'opinion publique de se représenter la globalisation des enjeux, c'est-à-dire l'incidence sur le niveau local d' v nements qui affectent le monde global, rend plus difficile la valorisation de ce qui est entrepris dans le cadre des nouveaux théâtres d'opération. Les réponses à cette nouvelle sensibilité varient d'un individu à l'autre, mais dans la majorité des cas, les pilotes soit choisissent leur interlocuteur, soit préfèrent garder le silence. Un rapport d'incommunicabilité s'installe, parfois renforcé par l'image des conflits véhiculés par les médias, qui peut déboucher sur une forme d'intériorisation de l'expérience. Se pose dès lors avec plus d'acuité la question du retour de détachement et de l'aménagement de la phase transitoire qui précède le retour à la normalité.

Bibliographie

- H. Arendt, **La crise de la culture**, Paris, Gallimard, (1954), 1972.
- R. ARON, **Penser la guerre, Clausewitz**, Gallimard, 1976.
- Général André BACH, **La place de l'horizon de mort dans la violence guerrière**, Communication au colloque « Barbarisation et humanisation de la guerre », 15 mars 2003.
- C. BARROIS, « La psychologie du guerrier », **Revue Sciences Humaines**, n°41, juillet 1994.
- J. BAUDRILLARD, **L'esprit du terrorisme**, Galilée, 2002.
- F. Baillette, « Incursion chez les petits tueurs infatigables », in *Corps en guerre*, **Revue Quasimodo**, n°8, Printemps 2005.
- Z. Bauman, **Liquid Modernity**, Cambridge, Polity Press, 2000.
- H. BECKER, **Outsiders**, Paris, Métailié, 1985
- U. BECK, **La société du risque**, Flammarion, 2001 (Trad. 1986)
- L. BOLTANSKI, **La souffrance à distance**, Folio Gallimard, 2007.
- L. Boltanski, L. Thévenot, **De la justification**, Paris, Gallimard, 1991.
- P. Bourdieu, **Méditations Pascaliennes**, Paris, Seuil, 1997.
- A. BROSSAT, **Le corps de l'ennemi, Hyperviolence et démocratie**, La Fabrique, 1998.
- K. BURNS, L. NOVCK, **The War**, Documentaire, USA, 2007.
- P. CENTLIVRES, D. FABRE ; F. ZONABEND (dir.), **La fabrique des héros**, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, Paris, 1998.
- H.P. CHOMBART DE LAWE, **Chronique d'un pilote ordinaire**, Editions du Félin, 2007.
- C. Von CLAUSEWITZ, **De la guerre**, Minuit, 1955.
- P. Contamine, **La guerre au moyen âge**, Paris, PUF, 1980
- A. CORVISIER, « La mort du soldat depuis la fin du Moyen Age, in **Les hommes, la guerre, la mort**, Paris, Economica, 1985.
- R. DEBRAY, **La critique des armes**, Seuil, 1974.
- C. DEJOURS, **Travail usure mentale**, (chap. sur les pilotes de chasse) Paris, Bayard, 1993.
- Th. DELPECH, **L'ensauvagement. Le retour de la barbarie au XXIème siècle**, Hachette Littérature, 2007.
- J. DERRIDA et J. HABERMAS, **Le « concept » du 11 septembre**, Galilée, 2004.
- M. DOUBLER, **Closing with the enemy**, University Press of Kansas, 1994.
- G. DUBEY, C. MORICOT, **Le Rafale ou l'objet total**, Paris, C2SD, 2005.
- G. DUMEZIL, **Heur et malheur du guerrier**, PUF, 1969.
- G. Dumézil, **Idées romaines**, Paris, Gallimard, 1969.
- E. Durkheim, **Le suicide**, Paris, PUF, 1967

- D. Efros et N. Fouilleul, **Les unités de combat en intervention humanitaire : une activité de travail particulière**, Les documents du C2SD, 1999.
- M. FOUCAULT, **Surveiller et punir**, Paris, Gallimard, 1975. (en particulier de chapitre Les corps dociles).
- M. FOUCAULT, **Sécurité, territoire, population**, cours au collège de France 1978, Gallimard, 2004.
- P. GALISON, The ontology of the enemy: Norbert Wiener and the cybernetic vision, **Critical Inquiry**, N°1, Autumn 1994.
- C. Geertz, **Savoir local, savoir global**, Paris, PUF, 1986.
- E. GOFFMAN, **Asiles**, Paris, Editions de Minuit, 1968.
- L.C. GOYA, **Sous le feu, réflexions sur le comportement au combat**, Cahiers de la réflexion doctrinale. CDEF. DREX.
- M. GOYA, **La chair et l'acier**, Taillandier, 2004.
- A. GRAS, **Les Macro-systèmes-Techniques**, Paris, PUF, 1997.
- A. GRAS, **Fragilité de la puissance**, Fayard, 2003.
- A. GRAS, **Le choix du feu**, Paris, Fayard, 2007.
- F. GRESLE (dir.), **Sociologie du milieu militaire**, L'Harmattan, 2005.
- F. GROS, **Etat de violence, essai sur la fin de la guerre**, Paris, Gallimard, 2006.
- C. Haroche, **L'avenir du sensible**, Paris, PUF, 2007
- J. Huizinga, **Homo Ludens**, Paris, Gallimard, 1974.
- M. IGNATIEFF, **L'honneur du guerrier**, La découverte, 2000.
- P. d'IRAIBARNE, **La logique de l'honneur**, Seuil, 1989.
- P. Janet (1911), **L'automatisme psychologique**, Paris, L'Harmattan, 2005.
- H. JONAS, **Le phénomène de la vie**, De Boeck Université, Bruxelles, 2001.
- F. JULLIEN, **Traité de l'efficacité**, Grasset, 1996.
- B. Karsenti, **La société en personnes**, Paris, Economica, 2006.
- D. Le Breton, **Passions du risque**, Paris, Métailié, 1991.
- E. LEVINAS, **La mort et le temps**, Paris, Ed. de l'Herne, 1991.
- S. LINDQVIST, **Maintenant tu es mort, le siècle des bombes**. Le serment à plumes, 1999.
- M. Mc LUHAN, **Guerre et paix dans le village planétaire**.
- J. LYNN, **De la guerre. Une histoire du combat des origines à nos jours**, Taillandier, 2006.
- W. MANCHESTER, **Goodbye, Darkness**, New-York, 1979
- M. MARZANO, **La mort spectacle**, Gallimard, 2007.
- M. MERLEAU-PONTY, **Signes**, Paris, Gallimard, 1960.
- C. MORICOT, G. DUBEY, A. GRAS, **La formation des pilotes et les évolutions technologiques**, Paris, C2SD, 2003.
- G-L. Mosse, **De la grande guerre au totalitarisme. La brutalisation des sociétés européennes**, Oxford University Press, 1990 et Paris, Hachette, 1999

Les mutations de la perception du combat par les équipages d'avions de chasse

- A. PARINGAUX, **Des ailes et des hommes**, Editions Zéphyr, 2004.
- J. Patocka, **Essais hérétiques**, Paris, Verdier Philosophie, 1990.
- A. Petit-Laurent, **Retour sur l'expérience du détachement aérien français à Douchanbe, Tadjikistan (2001-2007)**, C2SD, Thématiques n°10, septembre 2007.
- M.C. POUCHELLE, **Le théâtre des opérations**, Paris, Seli Arslan, 2008.
- E. PREVOT-FORNI, **L'identité militaire à l'épreuve des opérations extérieures à finalité pacificatrice : l'exemple d'un régiment d'infanterie**, Les documents du C2SD, n°36, 2001.
- Revue QUASIMODO, **Corps en guerre**, n°8, Printemps, 2005
- L. Quéré et A. Ogien, **Les moments de la confiance**, Paris, Economica, 2006.
- M. Revault d'Allones, **L'homme compassionnel**, Paris, Seuil, 2007.
- A.G. Richard, **La fin des héros, folie et psychiatrie dans la guerre moderne**, Paris, Albin Michel, 1998.
- A. THIEBLEMONT, **Expérience opérationnelle dans l'armée de terre. Unités de combat en Bosnie (1992-95)**, Les documents du C2SD, 3 tomes, 2001.
- L-V. Thomas, **Anthropologie de la mort**, Paris, Payot, 1975.
- A. de Tocqueville, **De la démocratie en Amérique**, t.II, 1856.
- P. VENNESSON, **Les chevaliers de l'air**, Presses de Science Po, 1997.
- Cdt T. VINCOTTE, **Le combat aérien rapproché : archaïsme ou nécessité ?**, Collège Interarmées de Défense (CDI), Ministère de la Défense, 2003.
- L. Wacquant, **Corps et âme. Carnets ethnographique d'un apprenti boxeur**, Paris, Agone, 2000.
- M. WIEVIORKA, **La violence**, Balland, 2004.

Gérard DUBEY et Caroline MORICOT

Annexe :

L'avion dans la guerre (par Alain GRAS)

Le train a réussi son insertion dans la niche écologique pour des raisons qui tenaient au nouveau climat social, au nouveau rapport au temps, à l'organisation industrielle, et bien d'autres facteurs... Il n'en fut pas de même de l'avion qui doit bien plus sa réussite à des événements extérieurs à l'histoire des techniques, les deux guerres mondiales.

Dès que les frères Wright eurent fait voler leur curieuse machine, *Flyer*, à trois mètres du sol sur deux cent soixante mètres à Kitty Hawk le 16 décembre 1903, et surtout après le deuxième vol du *Flyer 3* durant lequel Wilbur Wright vola sur 38 kilomètres, les militaires comprirent tout l'intérêt de cette nouvelle invention. Les premiers meetings aériens furent certes civils et ils eurent lieu dans les grandes capitales européennes à peine quelques années plus tard (Reims, 1909). À cette occasion, les éditorialistes se s'extasiaient devant la réalisation de "ce vieux rêve de l'humanité", litanie que l'on entend encore aujourd'hui à chaque nouvelle étape aéronautique. Pourtant dès 1911, le 1er novembre très exactement, les Italiens en Libye lâchent des bombes de deux kilos sur des agglomérations indigènes pour effrayer les populations.

En agissant ainsi, les aviateurs de la péninsule ne faisaient, en réalité, pas preuve d'une grande imagination car de nombreux écrivains d'« anticipation », surtout anglo-saxons, avaient décrit les guerres aériennes en assimilant l'objet volant à une arme de démoralisation ou même de destruction massive. La colonisation fournissait, du reste, la matière de cette littérature. Comme le soutenait Pascal, l'on ne sait plus ce qui est le plus vraisemblable de la réalité ou de l'imagination, encore moins ce qui est premier.

En effet, les guerres coloniales avaient forgé l'idée que la terreur technologique était un moyen légitime pour le civilisé d'effrayer l'indigène barbare. La technique de la mitrailleuse qui transformait les batailles en boucheries, ou bien celle de la canonnade à terre ou par mer qui mettait le feu aux villes, dont l'habitat était essentiellement à base de bois ou de torchis, avaient familiarisé les Européens et Américains du XIXème siècle à ce genre de conduite. Aujourd'hui en *franglais*, la méthode est devenue courante dans ce que l'on nomme, reprenant un mot du vieux français, « guerre d'attrition ». La guerre de l'Opium avait fourni une belle illustration de cette méthode qui permettait de soumettre, à partir d'une canonnade bien réglée, un immense Empire comme celui de la Chine. Ce n'était qu'une péripétie.

De tout temps, il est vrai, lors d'une campagne militaire on visait le potentiel de survie de l'ennemi en s'attaquant aux producteurs sans armes, paysans principalement : récoltes brûlées, arbres fruitiers arrachés, moulins détruits, bétail abattu, etc. Quant aux civils, ils étaient souvent passés par le fil de l'épée ou subissaient des sévices de toutes sortes, mais cela se produisait au cours de l'action, résultat de l'analyse d'une situation conjoncturelle ou simplement de la fureur de l'action. Avec le canon, la terreur est pensée avant, elle est incluse dès le début comme moyen de l'action et elle transforme le monde ennemi en réalité que l'on qualifierait aujourd'hui de virtuelle. Ceci permet d'abolir toute considération morale puisque *l'autre n'a plus d'épaisseur humaine, il n'est plus qu'une image de l'ennemi* pris comme un ensemble flou, acteurs combattants et acteurs passifs, qu'ils soient solidaires, indifférents ou même hostiles au conflit. *L'espace ennemi dans sa majeure partie est rempli d'otages.*

L'avion s'inscrit pleinement dans cette vision des choses. Il est une arme de jet d'une puissance inouïe, une arme qui peut être considérée comme décisive par la terreur qu'elle inspire aux non-combattants, bien plus qu'aux militaires. Calculons le temps de passage d'une technologie civile à une technologie militaire pour trois objets centraux dans la modernité : de la locomobile de Trevithick à l'usage à la guerre du train par les Prussiens on compte environ soixante ans, et pour l'usage offensif tel celui de l'Armée Rouge avec le train blindé de Trotski cent vingt ans ; entre les premières automobiles et la transformation en chars blindés à la fin de la guerre de 14-18 une quarantaine d'années mais du décollage des Frères Wright au premier bombardement aérien il ne se passe que... huit ans !

Une légende tenace veut que les Frères Wright aient été méconnus dans leur propre pays. Certes il est vrai que le long vol de 1905 n'apporta pas le soutien immédiat des autorités malgré cette fois une intense couverture médiatique. Mais dès 1907 le Ministère de la Guerre (*War Department*) proposa de leur acheter des avions à partir d'un cahier des charges précis (un pilote plus un passager, 40 nœuds à l'heure sur au moins 18 kilomètres). Ce qui fut fait au prix de 25.000 dollars et les premiers vols américains de machines, devenues vraiment des aéronefs eurent lieu dans une forteresse de l'armée, à Fort Myers le 3 septembre 1908. C'est d'ailleurs à cette occasion qu'après de nombreux vols réussis eut lieu un crash avec le premier mort aéronautique en Amérique, le jeune officier de la l'armée Tom Selfridge qui accompagnait le pilote, Orville Wright le pionnier. Cet accident ne remet absolument pas en cause la technologie, le mort était un soldat, et les risques dans l'Armée n'ont pas la même valeur que dans le civil. Très symboliquement le premier mort américain est donc un militaire et la prise de risque est minimisée de ce fait, ce qui est un

énorme avantage pour une technique très dangereuse. Il est vrai que la casse dans tous les pays autour des années 1910 va plutôt concerner les civils, mais les victimes feront figure de têtes brûlées, d'aventuriers, ce qui leur donne aussi une dimension héroïque. Là encore, jamais aucune technologie n'a bénéficié de conditions si favorables à sa naissance, grâce à ce mépris affiché de la mort. En Europe, dans les années 1905-1906, la figure de proue pour le grand public reste le dandy brésilien Santos-Dumont qui avec la *Demoiselle* voulait donner à la France un avantage symbolique¹⁰¹, mais sa forte personnalité occulte le reste du tableau. Bien sûr, Blériot traverse la Manche en 1909, pourtant l'armée française reste hésitante en raison, semble-t-il, du lobby des aéroliers qui ne voulait pas voir amputer leur budget au profit des plus lourds que l'air. Les aéroliers faisaient, en effet, de la résistance mais à juste titre : Santos-Dumont avait dès 1901 fait un vol de précision en dirigeable autour de la Tour Eiffel et en Allemagne, ennemie et grande rivale, les ballons du comte Von Zeppelin faisaient fureur. Il existait même dès 1911 une compagnie civile, la DELAG, qui transportait des passagers. Sorte d'Airbus de l'époque, elle fit voyager en dirigeable 115.000 personnes entre 1911 et 1914 sans aucun accident. Pourtant deux ans à peine après l'exploit de Blériot a donc lieu le premier bombardement aérien en Libye. Gabriele d'Annunzio et Marinetti, le prophète du futurisme préfasciste, encouragent l'attaque aérienne et en 1912 un trimoteur (et triplan) Caproni piloté par Guido Douhet attaque systématiquement les villages hostiles ou supposés tels.

Douhet, commandant les forces aériennes de Libye, va devenir le théoricien de l'arme aérienne comme arme de destruction massive et de terreur pour les masses civiles. Son livre *Il Dominion dell'aria* (« La domination aérienne » paru en 1921 va être aussitôt traduit en allemand et en anglais. Par la suite, de nombreux auteurs reprendront ses thèses. Il est vrai qu'en France, Clément Ader, dont certains auteurs soutiennent encore qu'il fut le premier à voler, avait longuement développé des notes sur la puissance offensive de l'avion du futur qui permettrait, par exemple, d'envahir enfin l'Angleterre ! Mais Ader n'évoquait l'usage de bombes qu'en tant que moyen parmi d'autres d'attaquer les forces ennemies. Douhet défend, au contraire, l'usage massif des bombes pour attaquer les centres nerveux du pays ennemi. Il donne ainsi une légitimité à ce que l'on appellera le bombardement de zone, c'est-à-dire le droit d'arroser un espace hétérogène, ce qui revient à terroriser les civils car il n'y a plus, selon lui, de différence entre combattants et non-combattants. De plus, il soutient –

¹⁰¹ Les Allemands avaient l'avantage sur l'étude du vol plané par leur chercheur expérimentateur Otto Lilienthal et par la technologie du Zeppelin. N'oublions pas que pourtant le Comte Von Zeppelin découvrit le ballon lorsque capitaine d'un régiment de hussards il vit, durant la guerre de 1870, tomber dans ses lignes une Montgolfière dont on voulait fusiller les occupants, en tant que francs-tireurs. Il les sauva mais il devint le grand apôtre de la technologie du plus léger que l'air.

argument souvent repris depuis - que le bombardement servira aussi à écourter la guerre, car outre les explosifs classiques, le gaz ou les engins incendiaires peuvent aisément anéantir des métropoles puisque la densité de population y est extrêmement forte. Ainsi le moral de l'ennemi sera-t-il brisé. Certes, Douhet publie son livre en 1921 mais il fait part de ses thèses et les met en pratique bien avant, avant même la guerre de 14. Sa critique de l'armée traditionnelle ira si loin qu'il sera traduit en conseil de guerre, puis réhabilité en 1917 avant de mourir en 1930 non sans avoir laissé un testament où il ne renie aucune de ses idées. Il détient véritablement le privilège d'être l'inventeur de l'avion décrit comme arme de terreur et de destruction massive, le prophète de l'attrition.

D'autres théoriciens iront dans le même sens mais fait extraordinaire pour une nouvelle technologie, ils auront expérimenté *eux-mêmes* l'effroi provoqué par leur passage au-dessus des têtes de leurs victimes. Se détachent les noms du général anglais Hugh Trenchard, et de deux américains le général Bill Mitchell et l'amiral William Moffet (dès le début aux Etats-Unis, la marine ne veut pas être en reste sur ce plan). Les auteurs de Science-fiction, H.G.Wells entre autres dans « La guerre des mondes », sauront aussi exploiter ce filon fondé sur le concept d'arme décisive projetant sur le sol le feu du ciel qui anéantira l'ennemi et rétablira la paix universelle. La population d'Hiroshima n'avait pas encore eu l'honneur d'être la première à subir les effets de cette théorie, mais elle était connue de tous les Docteurs Folamour depuis fort longtemps. On ne peut que penser au feu du Ragnarök et se demander si l'on ne trouve pas à cette occasion une source cachée, dans l'idéologie indo-européenne, de la recherche technologique qui pousse dans cette direction. Le napalm et les bombes au phosphore ont réalisé au plus haut point, hormis le feu nucléaire, la représentation d'une justice immanente, la puissance des Seigneurs, qui se manifeste dans le feu venu du ciel.

Il est inutile d'insister sur le rôle qu'a joué la guerre de 14-18 dans les immenses progrès qu'a fait en un bref laps de temps l'aviation.

À la fin de la guerre de 14-18, exemple moins connu, le bombardier allemand quadrimoteur Staaken transportait jusqu'à 1.800 kgs de bombes : 9 ans après l'« exploit » de Blériot !

En ayant ces chiffres en tête, l'histoire de l'aéronautique apparaît bien puérile lorsqu'elle s'étonne que l'on ait boudé les frères Wright au début ou que l'on ne se soit pas plus enthousiasmé en France dans les premières années. On s'étonne de la lenteur de la propagation de l'innovation alors même qu'en France les prouesses de Santos-Dumont, Voisin, Blériot, Roland Garros (qui traverse la Méditerranée en 1912) et bien d'autres remplissent les premières pages des journaux dans cet immédiat avant-guerre. Et l'on a vu comment les Italiens

Les mutations de la perception du combat par les équipages d'avions de chasse

avaient déjà su rendre cette technique particulièrement efficace de leur point de vue en Libye, en très peu de temps.

Le succès de l'aéronautique est en réalité fulgurant : a-t-on jamais vu une technique très périlleuse s'installer dans la niche de l'écosystème en quelques années seulement ? Entre le premier vol sur une distance infime d'un homme allongé sur un engin quasiment ingouvernable et le premier combat aérien (Roland-Garros fait tirer son observateur, de Bernis, sur un avion allemand le 22 août 1914), onze ans seulement s'écourent ! Et si ce succès est dû en partie à la matérialisation du plus vieux rêve de l'humanité, il est aussi, et en bien plus grande partie, lié au désir de puissance dont la guerre va permettre l'épanouissement sans limites.