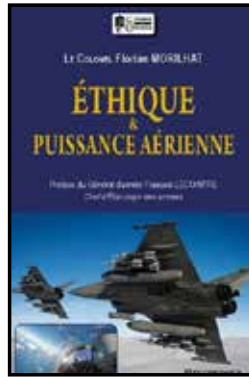


# Éthique & puissance aérienne

Florian Morilhat



Lu par le lieutenant-colonel Raphaël Briant

Existe-t-il une éthique propre à la puissance aérienne ? Et à l'aviateur ? À quels dilemmes moraux est confronté le pilote lorsqu'il ouvre le feu dans la fulgurance de l'action ? Ce sont quelques-unes des interrogations auxquelles le lieutenant-colonel Florian Morilhat tente de répondre au terme d'une réflexion aussi rigoureuse qu'inédite. Comme il le rappelle, le sujet – éthique et puissance aérienne – n'avait jusqu'à présent jamais été appréhendé de manière globale. C'est à ce constat que cet officier, pilote d'hélicoptère dans l'armée de l'Air et de l'Espace, a choisi de remédier en faisant appel à sa riche expérience opérationnelle ainsi qu'à ses réflexions sur l'éthique de la décision, discipline qu'il enseigne par ailleurs à l'Institut national des langues et civilisations orientales (INALCO). Et, en l'occurrence, l'exercice est très convaincant. Au moment de refermer la dernière page de ce livre, une forme d'évidence s'impose. Parce qu'il interroge sans ambages l'aviateur sur la manière dont son identité, ses valeurs et ses traditions influencent son comportement face à ses responsabilités, l'auteur parvient à démontrer la centralité du questionnement éthique dans l'engagement des aviateurs, à rebours de certaines idées reçues.

Les lignes suivantes, loin de résumer la démarche exhaustive de l'auteur, ont vocation à éclairer le lecteur de manière critique en resituant certaines des notions évoquées dans le champ plus large des sciences humaines et sociales. C'est d'ailleurs ce à quoi nous encourage le lieutenant-colonel Morilhat dans les prolégomènes, rappelant que l'éthique de l'aviateur s'enracine à la fois dans ses convictions personnelles et dans l'expérience partagée. C'est la raison pour laquelle elle doit être appréhendée sous un angle à la fois indi-

viduel et collectif, au croisement de plusieurs disciplines telles que la sociologie, l'histoire ou le droit. Si les concepts moraux et juridiques développés par F. Morilhat démontrent indiscutablement l'existence d'une éthique propre à la puissance aérienne, certains arguments qu'il avance, notamment à propos de l'éthique du *Care*, sont plus discutables, du moins sur le plan socio-anthropologique. Aussi est-il modestement question ici de recontextualiser cet essai dans le débat pluridisciplinaire plutôt que d'en faire une recension linéaire.

### Éthique et courage

Un des principaux objectifs de l'essai de Florian Morilhat est de réhabiliter la conscience morale de l'aviateur. Il s'agit là d'un défi de taille. En effet, s'il est déjà peu aisé d'appréhender les questions d'éthique militaire en raison des paradoxes qu'elles suscitent<sup>1</sup>, il est encore plus délicat de les aborder à propos de l'arme aérienne. Il suffit par exemple de penser aux effets dévastateurs des bombardements aériens au cours de la seconde guerre mondiale ou de la guerre du Vietnam. Pourtant, si l'on se réfère aux différentes doctrines du bombardement stratégique inspirées par les réflexions des premiers théoriciens de la puissance aérienne tels que Douhet ou Trenchard, il s'est toujours agi *in fine* d'utiliser la puissance aérienne pour annihiler la volonté de l'ennemi et ainsi abrégé les horreurs de la guerre. Contrairement aux poncifs habituels, l'éthique était donc loin d'être absente des réflexions initiales sur l'emploi de l'arme aérienne. Cependant, fermement ancré dans l'inconscient collectif, le traumatisme des bombardements stratégiques a durablement ébréché la figure chevaleresque de l'Aviateur, le métamorphosant en tueur à sang froid dénué de toute vertu morale.

Mais pouvons-nous imaginer aujourd'hui, comme le souligne très justement Patricia Cook<sup>2</sup>, qu'un pilote puisse aspirer à bombarder aveuglément des populations civiles ? Entre aspiration et réalité, l'ambivalence qui entoure la question de l'éthique de l'aviateur est la raison pour laquelle F. Morilhat s'emploie à démêler l'écheveau entre, d'un côté, une éthique propre à la puissance aérienne et, de l'autre, une éthique militaire héritée des coutumes de la guerre terrestre. En matière d'emploi de l'arme aérienne l'auteur se restreint à trois cadres juridiques : le *jus ad bellum*, le *jus in bello* et le *jus postbellum*. S'il convient qu'en raison de sa portée politique et de sa violence intrinsèque, l'arme aérienne est concernée au premier chef par les règles du droit des conflits armés – au sens que lui reconnaît l'article 49 du premier protocole additionnel des Conventions de Genève – il remarque que son application au *jus post bellum* est plus limitée. Notons que certains auteurs vont encore plus loin que F. Morilhat sur ces points. David Cumin explique par exemple qu'en dépit du droit spécial qui régit l'emploi de l'arme aérienne dans le

---

1. G. R. Lucas (ed.), *Routledge Handbook of Military Ethics*. London, Routledge/Taylor & Francis Group, 2015, p. 36.

2. *Ibid.* p. 37.

*jus in bello*, la puissance aérienne, parce qu'elle « [élargit] *le theatrum belli et [abolit] la distinction entre le front et l'arrière* », a remis en cause le principe de distinction entre combattants et non-combattants<sup>3</sup>. D'autres auteurs, tels que Daniel R. Brunstetter, évoquent également le *jus ad vim* comme cadre normatif relatif à un emploi limité de l'*air power* pour mener des actions correctrices sous le seuil des conflits armés<sup>4</sup>. Par ailleurs, le *jus ante bellum*, parce qu'il traite de l'importance du droit dans la préparation de la guerre, aurait sans doute mérité un développement particulier dans le cadre de cet essai<sup>5</sup>.

Après avoir insisté sur les aspects normatifs qui encadrent la puissance aérienne et sur l'importance des règles d'engagement, l'auteur revient sur la différence entre l'éthique et la morale<sup>6</sup>. Puisque « *le droit oblige [et que] l'éthique recommande* », d'après l'expression du général Benoît Royal, ce qui détermine le comportement de l'aviateur dans la fulgurance de l'action va bien au-delà des règles du droit international. F. Morilhat note ainsi que l'éthique de l'aviateur découle avant tout de la nécessité d'assumer *ex ante* les conséquences potentielles de ses actions, fussent-elles parfaitement respectueuses du cadre juridique dans lequel elles s'inscrivent. Dit autrement, le courage de l'aviateur s'apprécie donc à l'aune de l'acceptation des conséquences potentielles de dommages qu'il n'a pas encore causés. À la différence du fantassin qui se bat bien souvent au nom de valeurs supérieures – gloire, honneur, patrie – l'aviateur agit, lui, dans une logique de responsabilité telle que l'a théorisée le sociologue Max Weber au début du XX<sup>e</sup> siècle. C'est pourquoi la distance physique qui sépare l'équipage de son objectif ne doit pas être vue comme une forme de déresponsabilisation.

Certes, les évolutions doctrinales contemporaines et les progrès techniques, parce qu'ils associent l'allongement de la portée des armes avec une certaine dilution des responsabilités dans la chaîne de commandement, interrogent sur une hypothétique « *baisse des réflexes éthiques* »<sup>7</sup> de l'aviateur. D'où ce questionnement légitime de Gérard Dubey et Caroline Moricot : « *que pensent, que ressentent, qu'éprouvent aujourd'hui ceux dont le métier est de porter le feu, la destruction, le chaos, mais à distance, loin des cris et loin du sang [...] loin de l'effroi de la guerre elle-même ?* »<sup>8</sup>. Une réponse se trouve dans l'évocation du courage, qui peut être physique mais également moral. Si l'éthique du guerrier est effectivement, selon ces deux auteurs, « *fondée sur la mise en danger pour s'élever au-dessus de lui-même en affrontant ses*

3. B. Durieux, J.B. Jeangène Vilmer et F. Ramel (dir.), *Dictionnaire de la guerre et de la paix*, Paris, PUF, 2017. p. 388.

4. *Ibid.* p. 750.

5. G. R. Lucas (ed.), *op. cit.* p. 47.

6. F. Morilhat, *Éthique et puissance aérienne*, Paris, Economica, 2020, p. 8.

7. *Ibid.* p. 69.

8. G. Dubey, C. Moricot, *Dans la peau d'un pilote de chasse : le spleen de l'homme-machine*, Paris, PUF, 2016, p. 16.

peurs »<sup>9</sup>, pour le général Thierry Marchand, « *d'autres leviers, comme la noblesse de la cause à défendre, l'aguerrissement ou le conditionnement du groupe, permettent d'affronter ce seuil de la peur* ». Il ajoute : « *mais ils ne sauraient suffire sans le support d'un trait de caractère, d'un tempérament ou d'une vertu individuelle que l'on nomme communément courage* »<sup>10</sup>.

Le courage est donc une vertu morale. Robert Sparrow précise quant à lui que le courage moral tient dans la capacité à faire ce qui semble juste quelles que soient les circonstances et d'en assumer les conséquences<sup>11</sup>. Le prologue de *La guerre vue du ciel*, ouvrage qui relate les missions d'un pilote de *Mirage 2000D* en Afghanistan, rend très bien compte de cette notion abstraite de courage, au travers du cas de conscience auquel est confronté le commandant Marc Scheffler lorsque les règles d'engagement ne lui permettent pas de porter secours aux troupes amies prises sous le feu de l'ennemi<sup>12</sup>. Mais le courage moral peut être vu également comme une forme de tolérance à l'erreur. T. Marchand, s'appuyant sur l'expérience d'un pilote de chasse, rapporte que « *les progrès techniques donnent proportionnellement plus de poids au choix, à la responsabilité et, donc, à l'erreur humaine, désormais traquée par les systèmes d'enregistrement embarqués* ». Ainsi, écrit-il, « *face à la peur de mal faire, le courage devient intellectuel* »<sup>13</sup> !

Pour mieux saisir la nature des dilemmes moraux qui se posent aux équipages, il est nécessaire de s'intéresser aux modalités d'emploi de l'arme aérienne dans la conflictualité contemporaine : la guerre contre-insurrectionnelle, la guerre hybride et l'usage croissant des drones armés et des systèmes d'armes autonomes. Dans le premier cas, les missions d'appui-feu se caractérisent par une forte imbrication des forces au sol et le combat au sein des populations. Pris en étau entre des règles d'engagement très restrictives et la volonté d'intervenir efficacement en appui des forces au sol, les équipages se retrouvent régulièrement confrontés à des cas de conscience qui les obligent à prendre la responsabilité directe de l'ouverture du feu. C'est exactement dans cette situation que se trouve Marc Scheffler lorsqu'il prend la décision de tirer pour sauver ses camarades au sol avant même d'avoir reçu l'autorisation explicite du commandement. Deuxièmement, dans le cas des guerres asymétriques ou des combats en « zone grise », Benoît Royal précise : « *Même si les méthodes de l'adversaire s'enracinent dans une tactique et une stratégie de terreur hors de toute morale, il n'est pas acceptable de laisser contaminer [ses] idéaux et [ses] valeurs par la tentation d'une efficacité tactique exclusive de toute morale humaine* »<sup>14</sup>. Dans un contexte d'engagement où il jouit d'une relative impunité, le principal péril moral pour l'aviateur est alors de dévoyer l'usage de

---

9. *Ibid.* p. 39

10. T. Marchand, « Courages militaires », *Inflexions*. 2013, vol.22 n° 1. p. 96.

11. G. Lucas (ed.), *op. cit.*, p. 383

12. M. Scheffler, Marc, F. Lert, *Guerre vue du ciel : Les combats d'un pilote de Mirage 2000D*. Paris, Nimrod, 2017. p. 15-31.

13. T. Marchand, *art. cit.*, p. 96

14. B. Durieux, J.B. Jeangène Vilmer et F. Ramel (dir.), *op. cit.*, p. 512.

la force, privant ainsi l'action guerrière de son sens initial, c'est-à-dire l'atteinte des conditions nécessaires au retour d'une paix durable. Enfin, l'emploi des drones armés et des systèmes autonomes pose également question, notamment dans le cas des campagnes d'éliminations ciblées. Complétant le point de vue précédent, Shane Riza identifie deux raisons principales aux écarts observés : la première est que, contrairement au pilote dans son avion, un opérateur de drone est incapable de percevoir les effets d'ordre supérieur sur l'environnement humain des opérations dans le sens où son champ de vision restreint ne lui permet pas d'appréhender les conséquences systémiques du ciblage au sein de la population. La seconde est que les drones et les systèmes d'armes autonomes contreviennent au principe de « respect mutuel » de l'adversaire sans lequel aucun dialogue, donc aucune issue politique, n'est possible<sup>15</sup>.

Pour élargir encore la perspective sur les conséquences éthiques du progrès technique dans la guerre aérienne moderne, il convient de s'arrêter sur cette mise en garde du général Gallois : « *La technique atrophie l'énergie et l'esprit de décision. [...] Elle conduit à une confiance exagérée dans le matériel, à une baisse de la personnalité et du caractère chez les techniciens* »<sup>16</sup>. Aussi peut-on légitimement s'interroger du point de vue éthique sur le comportement des équipages, vus comme de simples « gestionnaires de système ». Loin de noter un « *délitement des vertus martiales* »<sup>17</sup>, Sophie Lefeez observe au contraire que la combativité des pilotes est exacerbée par le besoin de maîtriser leur environnement. Elle relève par exemple que la majorité des missiles tirés lors des combats aériens récents (Malouines, Irak, Serbie) l'a été à très courte distance car les pilotes aux commandes de leurs avions, même lorsqu'ils avaient la possibilité de s'engager à distance de sécurité, ont généralement cherché à se rapprocher de l'adversaire, y compris si cela risquait de les exposer au danger. Il n'y a, selon elle, que de cette manière qu'ils pouvaient justifier l'acte de tuer sans se mettre au ban de la morale<sup>18</sup>.

### Quelle éthique de l'aviateur ?

Comme le note F. Morilhat, une éthique spécifique à la puissance aérienne, dictée par la singularité du milieu et la nature technique de l'arme aérienne, guide l'aviateur dans l'exercice de ses responsabilités. Mais, en tant qu'être humain, dans quelle mesure fait-il face aux dilemmes moraux qui se posent à lui ? Le débat contemporain distingue l'éthique du soldat de l'éthique de l'aviateur, mais également l'éthique individuelle de l'éthique collective. Pour mieux cerner la singularité éthique de l'aviateur, il convient donc de faire appel aux outils des sciences humaines et sociales afin de saisir les nuances du caractère propre à l'Aviateur.

15. M. Shane Riza, *Killing without Heart: Limits on Robotic Warfare in an Age of Persistent Conflict*. Washington, D. C, Potomac Books, 2013, p. 219.

16. J. Henrotin, *L'airpower au XXI<sup>e</sup> siècle : enjeux et perspectives de la stratégie aérienne*. Bruxelles, Bruylant, 2005, p. 93.

17. G. Dubey, C. Moricot, *op. cit.*, p. 171.

18. *Ibid.*, p. 28.

À la suite des travaux de Charles Moskos et Bernard Boëne, F. Morilhat rappelle d'abord la nature principalement occupationnelle<sup>19</sup> de la fonction du militaire de l'armée de l'air et de l'espace. Elle est consubstantielle à la condition de l'aviateur. Au vrai, cette dernière est imprégnée de la culture de l'aéronautique civile. Le reflux des vertus martiales évoqué plus tôt a d'ailleurs accentué la tendance à ériger la sécurité comme une valeur centrale, au détriment des valeurs plus coutumières du soldat. C. Moricot et G. Dubey montrent notamment comment la dextérité et le doigté se sont progressivement imposés parmi les caractéristiques qui distinguent désormais l'aviateur<sup>20</sup>. Alors que la distinction altière des premiers pilotes trouvait son origine dans la volonté de se différencier du fantassin anonyme, le perfectionnisme technique tend aujourd'hui à réprimer ce désir de différenciation. L'aviateur doit donc faire appel aux traditions pour retrouver l'identité chevaleresque dont il se réclame. Mais, comme le rappelle l'auteur, il s'agit là non pas de la tradition militaire au sens large, mais de traditions plurielles appréhendées sous l'angle communautaire<sup>21</sup>. C'est au travers des traditions qui cimentent la cohésion du groupe que l'identité de l'aviateur perdure. Son éthique personnelle est ainsi indissociable de l'éthique collective.

Mais est-il seulement possible de définir l'éthos de l'aviateur sous l'angle du collectif, à rebours de nombreux préjugés ? Paradoxalement, F. Morilhat insiste en premier lieu sur ce qui forge son ipséité, c'est-à-dire une relative autonomie dans l'action qui s'appuie sur un collectif stimulant<sup>22</sup>. Le récit de la première victoire d'un *Sea Harrier* de la *Royal Navy* sur un *Mirage III* argentin le 1<sup>er</sup> mai 1982 lors de la guerre des Malouines, raconté par le commandant du 800th NAS (*Naval Air Squadron*)<sup>23</sup>, témoigne très bien de cette liberté d'action et de l'autonomie dont jouit le pilote de chasse aux commandes de son avion. Contrairement aux membres d'équipage d'un bâtiment de guerre, celui-ci est maître de sa propre destinée et seul responsable de la réussite de la manœuvre. Pour le pilote, il ne s'agit pas seulement de s'engager corps et âme dans le combat<sup>24</sup>, mais également de hisser à la hauteur du mythe en s'appuyant sur un collectif qui constitue la toile de fond sur laquelle se détachent ses propres exploits. Il peut bien sûr arriver parfois que, dans l'excitation du combat, le pilote s'affranchissent du collectif pour rechercher l'acte héroïque. C'est ce dont témoigne Iftaq Spector en prenant l'exemple d'un escadron israélien au début des années 1970 dont les pilotes avaient pris l'habitude, par fierté, de se débarrasser de leurs missiles air-air pour aller chercher des victoires au canon sur les *MiG* égyptiens.<sup>25</sup>

19. F. Morilhat, *op. cit.*, p. 63.

20. *Ibid.*, p. 172.

21. F. Morilhat, *op. cit.*, p. 83.

22. *Ibid.*, p. 70.

23. N. D. Ward, *Sea harrier over the Falklands*. London, Cassell, 2001, p. 200.

24. J. B. Stockdale, *Thoughts of a Philosophical Fighter Pilot*. Stanford, Hoover Institution Press, 1995.

25. I. Spector, *Loud and Clear: the Memoir of an Israeli Fighter Pilot*. Minneapolis, Zenith

Mais l'évolution de l'emploi de l'aviation de chasse au cours des dernières décennies, principalement en ce qui concerne l'appui-feu, a progressivement renforcé le poids du collectif dans la conduite de la guerre aérienne. Il en est par exemple ainsi du partage de responsabilité entre l'équipage et le JTAC<sup>26</sup> lors des missions de *Close Air Support* (CAS). Ce n'est donc plus l'acte individuel qui prime, mais la volonté partagée d'arriver au résultat. Ainsi la confiance est davantage érigée en vertu cardinale et la gestion de patrouille devient la clé de la victoire car elle incarne un collectif qui prend désormais une dimension nivelante, au sens où il réprime les caractères excessifs. « [Les] regards mutuels jaugent, apprécient, mesurent, vérifient [...] qu'à chaque situation inattendue correspond l'ordre nécessaire, qu'à chaque ordre donné répond l'action immédiate. De ces regards croisés naît une très forte et très impérieuse exigence collective qui s'applique à chacun selon sa fonction et son rang au sein de l'ensemble. »<sup>27</sup> Toutes choses égales par ailleurs, ces mots empruntés au général Lecointre s'appliquent tout aussi bien à une mission aérienne. *In fine*, pour F. Morilhat, « l'éthique de l'Aviateur n'est pas à chercher dans la reproduction d'un modèle héroïque ou la poursuite d'un idéal transcendant, mais bien davantage dans la reconnaissance de l'appartenance à un groupe, plus intime, dont chacun se sent à la fois solidaire et dépendant ».<sup>28</sup>

Trop peu de récits mettent cependant en lumière cette éthique collective propre à l'Aviateur. Pourtant, l'histoire de l'armée de l'air et de l'espace n'en manque pas. Songeons par exemple à l'histoire du capitaine Jean Robert, parrain de la base aérienne 942 de Lyon-Mont Verdun. Il a perdu la vie en sauvant celle de son mitrailleur, l'adjudant Jannin, le 4 juin 1940. Pris en chasse par trois *Messerschmidt 109* au retour d'une mission de reconnaissance photographique dans la région de Guise, il parvint à s'échapper et à se poser dans les lignes françaises avant de succomber à ses blessures. Comment justifier qu'il ne soit pas allé jusqu'au bout de son engagement si ce n'est parce que la responsabilité de protéger la vie de son équipage était plus importante que tout le reste ? L'histoire du capitaine Maurice de Seynes, mort le 15 juillet 1944, témoigne d'une même grandeur d'âme. À la suite d'une panne hydraulique après décollage et alors que l'ordre officiel d'évacuer l'appareil en vol lui avait été transmis, ce pilote du Normandie-Niémen essaya de se poser à quatre reprises afin sauver son mécanicien russe qui ne disposait pas de parachute. Il échoua à poser l'appareil en raison de la gravité de la panne, mais ce geste désespéré incarna à lui seul les solidarités à l'œuvre dans les escadrons de chasse.

S'agit-il là pour autant de l'expression d'une éthique du *Care* comme l'avance F. Morilhat ? Si cette approche semble pour le moins originale, il est difficile de croire qu'elle puisse influencer de manière déterminante la conception morale de l'aviateur. Le taux élevé de féminisation dans l'armée de l'air

---

Press, 2009, p. 198.

26. *Joint Air Attack Controller*

27. T. Marchand, *art. cit.*

28. F. Morilhat, *op. cit.*, p. 82

que relève l'auteur (22 %) et la conception essentialiste de la morale féminine empruntée à Carol Gilligan<sup>29</sup> n'expliquent que marginalement la force des solidarités qui unissent les aviateurs au sein de leurs communautés. À l'inverse, l'absence de curiosité et de connaissance historique qu'il déplore chez les aviateurs paraît exagérée<sup>30</sup>. Il suffit de voir la vigueur des traditions qui perdurent dans certaines unités opérationnelles de l'armée de l'Air et de l'Espace et à quel point elles renforcent la cohésion de ces mêmes unités pour se convaincre du contraire. En revanche, d'autres facteurs pourraient affaiblir l'éthique collective de l'aviateur. Sur le plan socio-anthropologique, il est loin d'être évident que l'essor des drones et des systèmes autonomes n'ait finalement qu'un effet marginal. C. Moricot et G. Dubey n'hésitent pas à y voir, en référence à Robert Musil, des « *hommes sans qualités* », c'est-à-dire privés des titres de noblesse (morale) que l'on prête habituellement aux « barons » de la puissance aérienne. Dans un autre ordre d'idées, on peut également regretter que la question des conséquences éthiques de la prise de certaines substances destinées à améliorer les performances des équipages en opération n'ait pas été abordée dans cet essai au regard de l'intérêt que lui portent certaines études anglo-saxonnes<sup>31</sup>.

Pour conclure, il ne fait aucun doute que le livre du lieutenant-colonel Morilhat marquera les esprits. Il doit impérativement être lu par ceux qui exerceront demain la responsabilité de porter le feu par les airs. Remarquablement argumenté et bien écrit, il apporte de nombreuses réponses relatives au questionnement moral posé par l'emploi de la puissance aérienne et réconcilie au passage l'aviateur avec lui-même. À l'heure où se généralisent les drones aériens et les systèmes d'armes autonomes sur les théâtres d'opérations, ce livre rappelle avec force que la mise à distance de la guerre ne doit pas être synonyme de déresponsabilisation morale. L'aviateur, dans sa diversité, doit prendre conscience que les valeurs, les croyances et les traditions ancrées dans le collectif doivent lui servir de guide dans l'action pour faire face à la complexité croissante des opérations.

---

29. *Ibid.*, p. 73.

30. *Ibid.*, p. 82.

31. G. R. Lucas (ed.), *op. cit.*, p. 406.