

Le collectif éphémère des personnels navigants sur les long-courriers

Sophie Poirot-Delpech



Édition électronique

URL : <http://socio-anthropologie.revues.org/2050>
ISSN : 1773-018X

Éditeur

Publications de la Sorbonne

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2016
Pagination : 127-141
ISBN : 978-2-85944-963-6
ISSN : 1276-8707

Référence électronique

Sophie Poirot-Delpech, « Le collectif éphémère des personnels navigants sur les long-courriers », *Socio-anthropologie* [En ligne], 33 | 2016, mis en ligne le 02 novembre 2016, consulté le 21 février 2017.
URL : <http://socio-anthropologie.revues.org/2050>

Le collectif éphémère des personnels navigants sur les long-courriers

SOPHIE POIROT-DELPECH

Résumé

Dans les avions, sur les vols long-courriers, les personnels, techniques et commerciaux, donnent l'impression de se connaître depuis toujours. Or, ils ne se sont jamais vus et ne se retrouveront sans doute jamais : leur collectif est toujours éphémère, tant par sa composition que par la discontinuité inhérente au vol. Pour comprendre ce « petit miracle », une équipe de socioanthropologues a partagé la vie des navigants et montré combien la sphère du sensible était mobilisée à travers le langage du corps et le partage des émotions. Le temps du travail en vol est éclairé par le temps hors vol, et en particulier celui de l'escale où les membres du collectif des navigants sont immergés dans une mémoire commune et observent des rituels, ce qui leur permet de construire un « entre soi » qui les protège du monde extérieur. La dimension éphémère du collectif en accroît à la fois l'intensité et la lisibilité.

Mots-clés : *aéronautique, navigants, partage du sensible, mémoire collective, langage du corps, sociogenèse*

Abstract

On long-haul flights, the technical and sales staff appear to have known each other forever. Yet they have never seen each other before and will probably never meet again: their collective is always ephemeral, both in terms of its composition and the discontinuity inherent in the flight. To understand this “minor miracle”, a team of socioanthropologists undertook a participant observation of the flying staff and demonstrated the significant mobilization of “the sensible” through body language and the sharing of emotions. Time spent outside the aircraft shines further light on the staff’s shift aboard the flight, particularly the stopover, during which the members of the collective of flying personnel are immersed in shared memory and the observance of rituals, thereby enabling them to establish a “between-ourselves” mentality that protects them from the outside world. The ephemeral dimension of the collective increases both its intensity and interpretability.

Keywords: *Aeronautics, Flying Personnel, Sharing of the Sensible, Collective Memory, Body Language, Sociogenesis*

Un « petit miracle »

Peu d'espaces ont, comme l'avion cette capacité à former, le temps d'un voyage l'image d'un monde parfait, bien ordonné, où tous venus de leur plein gré, restent à leur place et se laissent prendre totalement en charge par un groupe de professionnels en uniforme et voué à les accueillir, les entourer et les servir pour les conduire d'un endroit à un autre en « sécurité ». Ces professionnels, les personnels navigants (techniques et commerciaux¹) circulent dans un espace tout en longueur, étroit et confiné où ils collaborent comme dans un ballet bien ordonné : l'avion. Quant au passager, rappelons que si celui-ci est attaché et statique pendant la traversée, il tient son nom du « passage », terme qui renvoie plus au temps qu'à l'espace. Il est, bien sûr, des « lieux » de passage : des couloirs, des cols, des ports, des douanes... Mais dans ces lieux qui n'ont pas vocation à la permanence mais à l'éphémère de la traversée, l'espace est soumis au temps. Par nature, un vol aérien est marqué du sceau de l'éphémère et de la discontinuité. Soit, il est linéaire puisqu'il conduit d'un endroit à l'autre ses passagers avec leurs passeurs. Mais il est non moins cyclique, énième répétition d'un scénario qui n'est pourtant, à chaque vol, ni tout à fait le même, ni tout à fait un autre. Il est enfin un temps de rupture (spatiale, temporelle et relationnelle). C'est à cette dimension éphémère inhérente au voyage aérien que nous voudrions ici nous intéresser à travers le rappel, et dans une certaine mesure la réinterprétation, d'une étude socioanthropologique ancienne (à l'extrême fin du XX^e siècle²) consacrée à ces « passeurs » que sont les personnels navigants.

Pilotes et navigants forment, le temps d'un vol, ce que la sociologie appelle un « collectif de travail ». Or une caractéristique de ce collectif est son impermanence, car contrairement aux idées reçues et aux récits devenus mythiques des débuts de l'aviation commerciale, les équipages ne sont pas fixes et leur composition diffère à chaque vol surtout pour les vols long-courriers. Pourtant, l'observateur,

1 Le parti de ce texte est de dessiner les contours et le régime de temporalité du collectif sans prendre comme point de perspective les différences entre le personnel navigant technique, PNT (les pilotes dont le commandant de bord, ici CDB) et le personnel navigant commercial, PNC (dont le chef de cabine principal, ici CCP), même si cette distinction peut intervenir dans la trame du récit. De même, notre étude n'a pas été appréhendée du point de vue de la question du genre (Mills, 1998), avec toutes les limites que cela suppose, aussi utilisons-nous un masculin générique pour les PNC et, éventuellement steward ou hôtesse quand cela a du sens.

2 Étude menée par Gérard Dubey, Alain Gras, Caroline Moricot et Sophie Poirot-Delpech. Si je signe cet article et en assume toute la responsabilité, il émane du « collectif » qui en a été à l'origine. Ainsi, cet article est-il individuel dans son écriture et son agencement et collectif pour son matériel empirique, son inspiration, mais aussi pour sa contribution à une approche socio-anthropologique. Quand le « nous » est employé ici, il n'est donc pas de majesté mais de collectif.

parfois enfoncé mais plus fréquemment engoncé dans son siège, ne saurait s'en douter tant ces personnes qu'il regarde évoluer dans l'avion ont l'air habituées les unes aux autres. Les membres de ce collectif ne paraissent pas seulement rassemblés par leur activité commune, mais reliés par quelque chose comme une intimité, et par des liens qui, dans le « vrai monde », sont choisis et souvent durables. Ces êtres qui n'ont jamais travaillé ensemble et qui pour la plupart ne se connaissent pas semblent, dès leur entrée dans l'avion, spontanément se reconnaître. Et cette reconnaissance est telle que leur mouvement conjugué évoque un ballet classique dont chaque geste, chaque posture, chaque interaction aurait été minutieusement réglé. Il s'agira ici de proposer quelques raisons à ce phénomène que l'un de nos interlocuteurs qualifiait de « petit miracle ».

Observer la rotation

Pour comprendre le collectif des navigants, il ne suffit pas d'observer ce qui se trame dans l'avion. La temporalité dans laquelle s'inscrit notre recherche n'est pas celle du vol, mais celle de la rotation qui réunit temps du vol et temps hors vol. Le vol plonge les membres de l'équipage dans un espace-temps homogène, mais il est encadré par des temporalités différentes. Vient d'abord celle du « briefing », à l'aéroport de départ, ce moment où le collectif se constitue. « L'ambiance d'un équipage se crée au briefing, on sait tout de suite si cela va marcher ou pas » (un CDB), mais aussi celle de la navette qui conduit de l'aéroport d'arrivée à l'hôtel, ou bien sûr celle de l'escale. Les temps hors vol, pourtant essentiels, sont rarement pris en compte dans les recherches sur les collectifs de travail aéronautique. Il nous a semblé nécessaire de nous mouler dans la temporalité propre aux équipages. Lever le voile sur les temps hors vol est une manière d'éclairer le temps du vol et du travail proprement dit. L'investissement sur le terrain a été particulièrement dense : plus de mille heures d'observation des équipages en vol et en escale ont réuni quatre chercheurs qui ont voyagé aux quatre coins du monde. Cette recherche a porté sur des vols moyen et long-courriers même si c'est surtout de ces derniers dont il est question ici. Chacun d'entre nous, au terme du voyage, rédigeait, à partir de son journal de terrain, un « récit de voyage » où, dans la tradition littéraire de ce dernier, se mêlaient des descriptions précises, des paroles recueillies, des impressions et des interprétations. Cette immersion dans la vie des équipages long-courriers constituait une première et n'a pas, à ma connaissance et en France en tout cas, été renouvelée³. D'ailleurs les nouvelles « conditions

³ Les travaux sur les personnels de l'aéronautique relèvent, en général, de la sociologie de travail sur les catégories professionnelles (Lavorel, 1987) ou, plus récemment et dans une perspective plus proche (Barnier, 1999 ; 2011). Aux États-Unis,

d'existence » des voyages aériennes et notamment l'entrée en force de la question de la sûreté comme l'envergure prise par le phénomène des *low cost* (qui n'étaient alors qu'un « signal faible ») ont sans aucun doute transformé certains aspects de la rotation. J'ai pris le parti ici de ne pas actualiser le propos mais d'en restituer l'essentiel en faisant le pari qu'il conservait une certaine pertinence sur certains aspects de la vie actuelle des navigants y compris d'ailleurs pour les moyen-courriers, mais aussi qu'il n'était pas daté du point de vue de son apport au regard socioanthropologique et à la compréhension d'une facette de l'exister ensemble.

Un mode de vie nomade

Le mode de vie des équipages long-courriers s'apparente au nomadisme.

Pour l'historien ou l'ethnologue, le nomadisme apparaît souvent comme un mode de vie non seulement passé, mais dépassé dans une série évolutive des genres de vie humains. Et ce n'est pas le moindre des paradoxes que de le considérer comme une forme, soit archaïque, soit menaçante (voir le sort fait aux Touaregs ou le discrédit dont jouissent durablement les Roms ou les Tziganes) alors que les flux de circulation de marchandises, d'informations ou de populations n'ont jamais été, dans l'histoire de notre terre, aussi importants, tandis que l'activité et le travail demandent toujours plus de mobilité. Parmi ces flux, ceux créés par le tourisme et le désir de voyage et d'exotisme, comme par les échanges dans le contexte d'une économie-monde, sont les deux principales sources de la clientèle du transport aérien. Dans ces échanges, le temps du voyage est comme un « blanc » qui rappelle les descriptions que Wilfred Thesiger faisait des déserts : « Les déserts que j'avais traversés constituaient des sortes de "blancs" dans le temps et dans l'espace⁴ ».

« Nous formions un petit univers⁵ »

L'espace lisse du vol fait penser à celui du désert. Mais le nomadisme des navigants rappelle plus encore celui des Tziganes qui traversent en permanence des mondes habités et des cultures, qu'ils côtoient sans se laisser imprégner grâce à un système de défense très élaboré. « Nous sommes des romanichels de l'air » nous confiait un chef de cabine au cours d'un vol sur Osaka. Selon Gilles Deleuze et Félix

Allen Batteau (2001) a fédéré un groupe de chercheurs dans ce domaine autour de méthodes d'observation comparables. Enfin, il existe une abondante littérature, grise ou scientifique, sur les *Human factors* très riche mais moins pertinente pour la perspective développée ici.

⁴ Thesiger W. (1991), *Le désert des déserts*, Paris, Presses pocket (Terre humaine poche), p. 151.

⁵ *Ibid.*, p. 174.

Guattari (1980), ce qui caractérise le nomadisme est moins le voyage qu'une manière spécifique d'occuper l'espace. Les PNT-PNC sont nomades, ils ne sont pas voyageurs.

« L'alimentation des chameaux est l'éternel problème des Bédouins⁶ »

Un des aspects techniques sur lequel se cristallise l'attention du navigant comme du nomade est celui de l'approvisionnement et du poids transporté. L'air, comme le désert, est une étendue aride, ponctuée d'escales, puits, oasis, aéroports où s'approvisionner et se remettre des fatigues de la traversée. Le calcul du poids transporté comme celui du carburant ne tolèrent aucune imprécision et constituent une des obsessions du commandant de bord, comme du chef de caravane. Cet aspect révèle les principales contraintes (souvent contradictoires) qui s'exercent sur le commandant de bord : le temps et la vitesse, la rentabilité et l'économie d'énergie, la sécurité. Le CDB, à l'instar du chef de caravane, n'aime déléguer cette responsabilité à quiconque et il exprime à travers elle son autorité, tant vis-à-vis de l'extérieur (préparation du vol, mécaniciens aux escales) que de l'intérieur du collectif des navigants. La temporalité et la nature des activités sont mesurées par la durée du vol. Chacun a son rôle et le bon dénouement de l'action dépend d'une discipline sévère apprise au cours des formations initiales, ou permanentes, par exemple dans le cas des modules de qualification sur tel ou tel type d'appareil. Mais cette « discipline » s'apprend surtout par l'expérience, quand les plus anciens, dans la contrainte de l'action, « corrigent » tel écart à la norme, telle attitude auprès des passagers commis par une ou un nouveau venu, par un geste, un mot ou plus rarement par une explication.

La première caractéristique de « l'habitacle » de l'avion est d'être un espace confiné en mouvement. Il évolue dans un environnement hostile et ses conditions s'apparentent à celle de la survie⁷. « On ne comprendra sans doute rien encore à la nature des relations sociales entre navigants si l'on évacue de l'horizon de notre analyse cette question de l'existence en condition de survie, c'est-à-dire de menace et de danger permanent » (un CDB). Le rôle de l'équipage est de rappeler ce contexte aux passagers, par les consignes de sécurité comme également par l'exhortation à se déplacer le moins possible, à garder sa ceinture attachée, à restreindre finalement aux minimaux vitaux leurs possibilités d'initiative. L'habitacle de l'avion,

⁶ *Ibid.*

⁷ Ce que les vols « ancienne manière » arrivaient à masquer mais ce que l'expérience des *low coast* dont certaines compagnies paraissent, pour des raisons économiques dépouiller ces métiers de toute « civilité » et de toute « gratuité » permet de ressentir dans sa chair, surtout s'il s'agit d'un vol long-courrier.

dans son organisation et sa matérialité, exerce lui aussi cette force contraignante et rend tout mouvement subordonné à une série de résolutions : s'excuser auprès de son voisin voire le réveiller, risquer de remettre du désordre dans les caissons des bagages à main, anticiper la queue devant les toilettes qui va risquer, précisément, de gêner le travail des navigants. Mais cette contrainte extrême serait insupportable si le cours des événements strictement ordonnancé n'était là, précisément, pour faire oublier que si l'avion est un moyen de transport statistiquement sûr, le risque est là en permanence et justifie que les passagers soient placés, momentanément, dans cette situation de soumission extrême. Et les navigants sont les maîtres de ce temps-là. Ainsi, les messages de bienvenue du commandant de bord puis celui du chef de cabine principal, les vérifications, l'apéritif précédant le repas, le repas lui-même, l'escamotage de ses traces, les films proposés, la vente de produits détaxés, l'attention portée au moindre problème sont autant de signes, non seulement d'une attention généralisée à l'autre dans une forme bien particulière d'hospitalité mais aussi d'un contrôle drastique des faits et gestes de chaque passager. Si celui-ci ne se plie pas à cette discipline sévère, les PNC sont là pour le remettre à sa place, aux sens propre et figuré, et se le « refilent », *de main en main* pour le calmer. On voit, là, déjà combien essentielle est la cohésion du collectif pour la sécurité du vol

Mais cela ne marche pas toujours. Et dans ce contexte où la cohésion est vitale, les « frictions » peuvent intervenir, essentiellement entre navigants et passagers mais parfois entre les navigants eux-mêmes (notamment entre PNT et PNC). Or il est ici impossible de différer le règlement ou d'ignorer un conflit qui pourrait mettre en péril la sécurité du vol et créer, par exemple, un effet de panique. Car la peur, le sentiment du caractère artificiel du vol, restent latents. Dans les représentations que les navigants développent de ce type d'incident, c'est à ces moments que la hiérarchie, par ailleurs parfois décriée, prend tout son sens et où la figure du commandant de bord, même si celui-ci intervient rarement dans la cabine, se révèle essentielle. Il incarne la dernière instance, l'ultime garant de la sécurité du vol, une sorte de cour suprême à lui tout seul.

Chorégraphie à 30 000 pieds

Nous commençons à entrevoir quelques raisons au « petit miracle ». Il ne s'agit pas seulement de pratiques communes, apprises en formation et répétées autant de fois que de vols, mais d'un langage partagé du corps élaboré au fil de l'histoire de l'aviation commerciale et dans le contexte de notre recherche, dans une compagnie particulière : Air France. L'attitude corporelle est extrêmement importante dans ce monde clos et cet espace quasi unidimensionnel et leur métier sculpte le corps des PNC plus encore que celui des pilotes à l'activité

plus sédentaire. Il faut savoir évoluer avec souplesse dans un milieu confiné, se pencher discrètement à l'écoute d'un enfant, pousser les lourds chariots, apprendre à discrètement déplier son corps et parvenir à se pencher par-dessus la tête du passager couloir pour atteindre celui de la fenêtre, ou encore déposer délicatement en période agitée une tasse de café que l'on aura remplie au mieux de la situation. Tous ces gestes et mouvement professionnels façonnent le corps des navigants et ils se reconnaissent, comme nous les reconnaissons, par leur « allure » autant que par leur uniforme. Mais ces « techniques du corps » (Mauss, 1950) ne sont pas seulement individuelles, elles règlent leurs relations et génèrent dans une langue commune un dialogue permanent entre les membres du collectif. Les gestes, mais aussi les mimiques, les regards appuyés, toutes ces « expressions du sentiment » dont chacun reconnaît la signification permettent, souvent à l'insu de celui-là qui ignore ces codes, de communiquer en créant un « entre soi ». Il ne s'agit pas d'exprimer ses émotions qu'on a appris à dissimuler comme autant de facteurs de désordre, et donc de risque. Mais la sphère du sensible est sans cesse réactivée par les interactions au sein du collectif et apparaît comme essentielle, ne serait-ce que pour maintenir cette vigilance multidimensionnelle que les navigants, individuellement et collectivement, doivent exercer. Ainsi, il ne s'agit pas seulement de représentations communes, de conscience partagée d'être « de l'air » ni du seul jeu de miroir qui permet de reconnaître dans l'autre sa propre image corporelle forgée au gré des vols. Il s'agit du partage d'une sensibilité sans cesse réactivée par des interactions produites dans une perpétuelle « tension » qui, comme le montre Louis-Marie Barnier (1999 ; 2011) constitue leur manière propre de veiller à la sécurité. Ainsi, le « partage du sensible » (Rancière, 2000) est bien « la façon dont les formes d'inclusion et d'exclusion qui définissent la participation à une vie commune sont d'abord configurées au sein même de l'expérience sensible de la vie⁸ ».

Le partage de l'intime

Mais du sensible à l'intime, il n'y a que quelques pas, ceux qui conduisent de la cabine au *galley*. « Le *galley* est comme la coulisse. Les équipes s'y font et s'y défont sur un plan affectif. C'est une croisée des chemins où chacun laisse tomber le masque par opposition au rôle du PNC vis-à-vis des PAX [passagers] » (un PNC). Le *galley* en effet, n'est pas seulement un endroit de préparation, de stockage, il est le lieu des PNC. Ce qui n'a pas droit de cité dans le monde strictement ordonnancé de la cabine en présence des passagers vient

⁸ Palmiéri C. (2002), « Jacques Rancière : "Le partage du sensible" », *ETC*, 59, *L'observation du réel*, p. 34.

se nicher, mais aussi se déployer furtivement et parfois avec une incroyable intensité, dans les rares interstices temporels et spatiaux qu'autorisent l'habitacle de l'avion et le temps du vol. « Le *galley*, c'est un véritable confessionnal » (un CDB). « On ne se connaît pas et on se dit pourtant des choses très puissantes, très intimes » (un PNC), comme si on se connaissait de longue date, mais d'autant plus intimes aussi qu'on ne se connaît pas et qu'on ne se reverra, sans doute, jamais. Cette intimité, j'ai pu la ressentir lorsque, après un temps de distance, je me suis enfin autorisée à circuler mais que, surprenant une conversation dans le *galley*, j'ai compris que je restais une intruse.

Ce « partage de l'intime » peut se produire sur le mode de l'épanchement, mais aussi à travers l'humour. Les « échanges à plaisanterie » (Rimbaud, 2004) rendent en particulier bien compte d'un sentiment ambivalent vis-à-vis du métier. On en aime « l'intensité », qui désigne ici un mode de relation caractéristique de l'urgence et d'un mode de vie chronophage. On aime cette impermanence pour la liberté qu'elle procure, le sentiment d'exception que confère le fait d'être sans cesse en mouvement, et d'échapper aux contingences et routines du quotidien. La contraction de l'espace et du temps joue ici un rôle considérable et l'illusion d'ubiquité que confère la vitesse est grisante et peut donner un sentiment de puissance. Mais cette situation a aussi ses revers et génère des tensions qui peuvent être désamorçées par l'espace-temps contracté de la confiance, ou de la plaisanterie : on conjure les craintes et restaure la confiance. Les *jokes* dans lesquelles certains (souvent ceux qui ont un rôle leader) excellent se réfèrent souvent à des réalités très concrètes et intimes : la difficulté de résister aux relations multiples lorsqu'on est marié ou de trouver un partenaire pour construire quelque chose de durable lorsqu'on est célibataire, le problème de la confiance et de la fidélité et le sentiment d'abandonner son ou sa partenaire ou ses enfants. L'humour permet d'exprimer et d'exorciser sur le mode de la dérision ces réalités, souvent refoulées qu'on ne peut vraiment dire qu'à ceux qui les comprennent, dans leur chair.

Parmi les thèmes qui émaillent ces dialogues furtifs, celui de la solitude et de la difficulté du métier revient souvent. Comme l'autre « sait », comme l'autre « connaît », comme l'autre « sent », on peut laisser, un court instant, tomber le masque de ces héros de l'air armés pour toute éventualité. La solitude est redoutée, comme une menace permanente pour la vie privée mais aussi pour la possibilité d'exercer son métier. « La solitude est dangereuse dans ce métier, on peut facilement perdre la tête » (un CCP). « On ne tient pas dans ce métier si on n'a pas par ailleurs une vie stable. Ceux qui craquent sont ceux qui sont seuls » (un CDB). « S'il n'y avait pas les autres, on ne tiendrait pas » (un PNT). Le contrepois le plus sûr semble bien être une vie

stable à l'extérieur. Souvent les anciens préviennent les débutants du danger de confondre la vie de navigant avec la vie tout court. Ainsi, faut-il se garder, en permanence, d'une intimité qui voudrait se prolonger. On peut se dire, se raconter, se rencontrer au plus proche mais il faut constamment se défier du surgissement, toujours possible, du désir de faire perdurer des liens affectifs esquissés pendant la rotation. Se garder de tout attachement qui ne soit éphémère.

L'escale

La situation s'inverse brusquement en escale. Dès sa sortie de l'avion, l'équipage se retrouve « transporté » tout au long d'un trajet balisé et presque toujours partout le même : les formalités d'arrivée, la navette jusqu'à l'hôtel, les pots, les conversations, les attachements éphémères et les visites de ce que nous avons appelé des « lieux de pèlerinage ». Sorti du confinement, le navigant peut enfin respirer hors de la pression artificielle, mais sans jamais se laisser aller tout à fait. Car le temps du confinement du vol rejaillit sur celui de l'escale, à la fois par une nécessité de détente, d'expansion mais aussi parce qu'on poursuit cet « entre soi » noué à bord. Lors de l'escale, le navigant ne « travaille pas » à proprement parler mais ce temps ne peut être conçu comme un temps hors travail, un temps chez soi ni même totalement à soi. Entre le temps du travail et le temps hors travail, entre l'étrangeté et la familiarité, celui de l'escale est un temps interstitiel où il faut se récupérer comme individu, mais sans quitter le groupe.

Particulièrement intéressant dans cette perspective est l'observation du trajet qui mène de l'aéroport à l'hôtel. Encore en uniforme, les navigants semblent plus soudés, par la traversée mais aussi par le sentiment partagé d'être des semblables en terre étrangère. Comme au briefing, il est là tout entier rassemblé mais en ayant, cette fois, partagé l'expérience du vol. C'est dans cette navette que se célébrait l'antique rituel du RAF 7 (aujourd'hui disparu), breuvage confectionné à partir des restes des bouteilles de la traversée Ce « rituel de communion » signait la fin du voyage tout en unifiant l'équipage avant l'arrivée à l'hôtel. Mais les individus préservent leur confort en occupant chacun pour soi une banquette de la navette, comme si les corps si longtemps entravés éprouvaient le besoin de se déployer. De même, quand l'avion a atterri le matin, le petit-déjeuner est pris en commun à l'hôtel, mais souvent sur des tables séparées. À cette occasion, l'on peut parfois observer les relations teintées de réserve entre équipages de vols différents. C'est bien le temps éphémère et singulier du vol qui noue le collectif.

Même si on emprunte une destination pour la première fois, l'usage généralisé de grandes chaînes internationales d'hostellerie permet à chacun, où qu'il soit, de retrouver la même chambre et de recouvrer, avec ses habitudes, sa subjectivité.

« Je sais que sur ma table de nuit du Sheraton j'aurais toujours à gauche la même lampe et le même bouton presseur, je me sens un peu chez moi » nous dit une hôtesse. « Certains navigants transportent photos et petits objets personnels qu'ils utilisent toujours aux mêmes endroits dans les différentes chambres d'hôtels, recréant ainsi encore plus l'illusion du chez-soi » commente de son côté un pilote de ligne.

Ce « pour soi » n'existe, pendant le vol, que dans de rares moments, sur un siège lorsqu'on se croit, sous le masque, à l'abri des regards, ou dans les couchettes. Combien de fois aussi avons-nous pu observer une hôtesse ou un steward venir partager, silencieux le temps d'une respiration avec les pilotes, cette singulière sérénité qui peut exister dans la nuit étoilée du poste de pilotage.

Face aux passagers, le navigant devait presque cacher qu'il était autre chose qu'un corps, une fonction à leur service : ne pas manger devant eux, ne pas montrer que le sommeil ou la fatigue gagnent au cours d'un vol qui peut durer plus de douze heures. L'escale est le moment où se déploie une personnalité réprimée, aliénée par l'avion où chacun, en permanence, devait rester à sa place et ne trouvait d'exutoire que dans des conversations furtives ou de minuscules moments d'isolement. Les caractères s'expriment : « C'est à l'escale que les véritables personnalités se révèlent : durant le vol, on est tous gentils et avenants » (un PNC). Le temps de l'escale est celui où l'on se découvre et, en civil, les navigants ont parfois du mal à se reconnaître : leur uniforme commun, non seulement les identifiait pour autrui comme un groupe mais contribuait à leur reconnaissance mutuelle. Les corps sont métamorphosés, les cheveux des hôtesse s'étalent sur les épaules, chacun peut retrouver, ou recréer, à travers ses choix vestimentaires une identité singulière. « Quand on porte l'uniforme, nous dit un steward, on doit adopter un mode de conduite très contraignant, c'est pour cela que quand on enlève l'uniforme en escale, on veut le moins de contrainte possible ». La pratique sportive ou récréative, parfois en commun avec des membres d'autres équipages, permet de renouer avec ses propres habitudes, de se détendre et d'encaisser le décalage horaire.

Si on tente de se récupérer comme une personne, il ne faut pas non plus se perdre dans l'ailleurs ou se détacher du groupe. La commensalité reste le plus sûr moyen de maintenir le lien et de déjouer le dépaysement. Un « pot » organisé chaque jour dans une pièce non publique de l'hôtel ou dans une chambre le rappelle d'autant plus que certains pilotes attachent beaucoup d'importance à la présence de chacun et réaffirment là, malgré des relations beaucoup plus décontractées, leur autorité⁹. Ce pot évoque et remplit probablement un

⁹ Un CDB me confiait récemment que l'ubiquité permise par les NTIC, et notamment Skype qui permet aux navigants de communiquer longuement avec leur

rôle analogue à celui des cercles autour du feu des caravaniers perdus dans l'immensité du désert.

Le navigant en escale n'est ni un voyageur épris d'altérité, ni un touriste au sens de ces visiteurs des pays étrangers aux allures mou-tonnières (Urbain, 2002). Comme chez lui dans l'ailleurs, il retrouve un cadre (spatial et temporel) qui lui permet de transformer l'inconnu en familier. Il perçoit le monde extérieur à travers des cadres socialement élaborés : le temps est subordonné à celui du vol, structuré par la question du sommeil à rattraper, du décalage horaire et de l'instabilité des nuits. Les excursions (sorties, visites, escapades) se font dans la limite de ces impérieuses contraintes temporelles, du rythme biologique de chacun et de ses capacités à résister. Car la « dépense », si elle n'est pas prohibée, ne doit jamais menacer l'efficacité de chacun et la cohésion du collectif à l'œuvre.

Des « lieux » de pèlerinage

Comme le temps est subordonné aux contraintes du vol, l'espace des escales est structuré par les itinéraires à la fois « obligatoires et volontaires » (Mauss, 1950) que tracent les navigants sur les lieux d'escale. Ces itinéraires sont transmis par ceux qui sont déjà venus, par l'« ouï-dire », mais aussi éventuellement par des supports pense-bêtes mis à la disposition des navigants à l'hôtel. Mais volontaires aussi, car chaque navigant choisit, ou a le sentiment de choisir, son lieu de repas ou de distraction en fonction du moment, de ses goûts et des liens privilégiés noués au cours du vol ou de l'escale. Ainsi de petits groupes peuvent-ils se former le soir venu et se retrouver, « comme par hasard », dans tel ou tel restaurant. La mémoire collective est actualisée à chaque escale par la permanence des itinéraires. Nous les avons appelés, non pas des lieux de mémoire, expression trop connotée désormais par l'usage historique ou médiatique, mais des lieux de pèlerinage, en référence bien sûr à ce qui reste un des plus beaux livres sur la mémoire collective, *La topographie légendaire des évangiles en Terre sainte* de Maurice Halbwachs. Il est des « stations » obligées, des endroits « à » visiter, pour leur valeur intrinsèque et pour en parler au retour mais aussi pour faire partie du collectif. Ils sont de différentes espèces : les restaurants aux standings et cachets variés (*Dora*, *La Piola* à Buenos Aires, le *Chicken cra-cra* à Bangkok ou le *Haagen Das* d'Osaka), les endroits exotiques conventionnels (San Telmo à Buenos Aires ou le marché des contrefaçons de Patpong à Bangkok) ou certains bars ou boîtes typiques où aller prendre un verre, danser ou écouter ensemble de la musique locale. L'observation des escales nous permet de voir la mémoire collective en train de

famille avaient des effets sur le collectif et qu'il était « de plus en plus difficile de les faire venir au pot ».

se faire, de se remanier car l'éphémère permet, dans certaines limites, d'innover et de « trouver » une nouvelle « station » qui sera, ou pas, intégrée dans les prochains voyages.

D'autres lieux, plus nostalgiques, renvoient à l'époque héroïque de l'aéronautique et nombre de pilotes, alors que nous les accompagnions dans leur itinérance récréative, nous ont fait passer à Buenos Aires ou à Bangkok devant ces hôtels au luxe couleur locale où descendaient autrefois les navigants de la première heure commerciale. Certaines routes aériennes sont aussi des lieux de pèlerinage comme la « bretelle » (terme employé lorsqu'on fait un aller-retour à partir d'un point d'escale) Santiago. Celle-ci est en effet fort prisée, non seulement parce que Buenos Aires est particulièrement apprécié mais aussi parce que l'atterrissage à Santiago au milieu des Andes reste un défi et un passage obligé dans la vie d'un pilote de ligne. Mais il y a plus : cette route survole la *laguna diamante*, au nord du volcan Maïpu, où Guillaumet dut atterrir en catastrophe. « Quand on fait la cordillère, on a toujours en arrière-fond les grands qui y sont restés, c'était des fous, des illuminés, sans qui nous ne pourrions être là ». Que cette réflexion émane d'un PNC montre bien qu'il ne s'agit pas seulement de la mémoire héroïque des pilotes, mais bien d'une mémoire partagée par les différents niveaux hiérarchiques de l'équipage. La question de la prise de risque comme condition de possibilité du transport aérien reste bien aux fondements de l'imaginaire des navigants et certaines routes ou escales réactualisent les mythes fondateurs que chacun s'approprie de son point de vue.

Ainsi, des « stations » ou ces traces ponctuent la carte mentale dont chaque navigant dispose, organisent le territoire social des navigants en escale et alimentent les conversations qui animent les pots ou les repas partagés. Des anecdotes circulent, les unes vécues par les uns et les autres mais, au moins aussi souvent, des « histoires Air France », légendes que tout le monde connaît. Le voyage des navigants est un moment de réminiscence qui relie les membres du groupe dans une mémoire partagée.

Comme le nomade, le navigant est chez lui dans l'ailleurs, car il retrouve à chaque escale un cadre (spatial et temporel) qui lui permet de transformer l'inconnu en familier. Confronté de façon constante à l'altération de ses repères culturels, le collectif des navigants construit un territoire, sorte de frontière symbolique par rapport à l'altérité. D'où cette manière surprenante pour l'observateur de consommer l'exotisme comme un produit (et en cela ne pas différer de la plupart des touristes), mais surtout, presque toujours, de la même manière.

Dans un de ses « récits » de voyage, l'un d'entre nous raconte son expérience de la navette qui conduit de l'aéroport d'Antananarivo au Hilton et qui traverse la misère des faubourgs. Échoppes crasseuses, charrettes à bœufs, bétails, enfants, bric-à-brac de la récupération et

de la survie défilent devant ses yeux comme le ferait un documentaire sur *Arte* : sans laisser vraiment de traces, sans rompre réellement l'état d'indifférence. À Nairobi, il se surprend à fuir du regard, comme les membres de l'équipage, les mendiants du marché aux souvenirs qui s'agglutinent à l'arrêt de la navette qui doit les ramener dans l'enclos luxuriant et bien gardé du Safari Park Hotel. Ainsi, les impressions laissées par les lieux visités se révèlent-elles fugitives, évanescentes. Les navigants forment bien un collectif nomade, mais pas au sens de l'errance et de la quête de l'inconnu. L'attachement aux rituels, leur stricte observance semblent au contraire servir autant à souder un collectif (toujours incertain car différent dans sa composition à chaque rotation) qu'à mettre à distance l'inconnu et l'altérité en reconstituant un cadre imaginaire partagé susceptible de protéger chacun des dangers de l'extérieur.

Le retour : « Comme si rien n'avait existé »

La longueur de la rotation, les événements du vol influent sur l'investissement de chacun et sa manière propre de vivre l'escale, mais le passage par un entre-soi « en civil » a indéniablement modifié les choses. L'ambiance du retour n'a rien à voir avec celle, plus distante, de l'aller. Les liens construits lors de l'escale, rendent les relations moins formelles et plus ouvertes à des événements personnels, émotifs, affectifs. Mais aussi, on rentre chez soi après une aventure vécue sinon, pour tous, ensemble, dans les mêmes conditions et sur les mêmes lieux. La fin de la rotation est la fin d'une aventure qui, pour codifiée et ritualisée qu'elle soit, reste toujours singulière, marquée par une dissolution très rapide du groupe toujours empreinte d'une certaine mélancolie.

Durant le vol, l'espace-temps est suspendu, comme une réponse aux angoisses dispersées de chaque membre du groupe. Il se défait au retour et il est curieux de voir comment le passage à la douane semble être la frontière où chaque élément réintègre son monde personnel. Cela finit par se diluer au passage obligé au casier et chacun va son chemin comme si rien n'avait existé (un PNC).

Le collectif se sépare sans effusion, le plus souvent dans l'urgence. Comme les aspirateurs se mettent tout de suite en marche, effaçant les traces du vol et préparant l'avion pour un nouveau départ, chaque navigant se prépare à rentrer chez lui et à oublier les détails d'une expérience dont chacun s'accorde à dire que, malgré la répétition, elle reste singulière. Et dans les *Dix commandements du navigant*, la consigne « Toujours appeler chez soi avant de rentrer » rappelle l'extrême civilité des usages Touaregs qui prescrivent au guerrier

nomade de marquer le pas, au moins 24 heures, au seuil du campement afin que la maïsonnée puisse s'organiser avant son retour.

Ce monde que nous venons de décrire, Michel Foucault pourrait bien y voir une hétérotopie, ou un laboratoire de la société de contrôle. Orwell discernerait peut-être l'image partielle mais prémonitoire d'un monde où tout est réglé. Mais réglé par qui ? L'avion commercial semble un univers purement fonctionnel même si son utilité vise parfois à satisfaire nos rêves de voyage. Des robots bien programmés pourraient-ils se substituer à ces humains asservis, le temps du voyage, à leur fonctionnalité ? La question se pose pour les pilotes avec la figure du drone (Dubey et Moricot, 2016). Peut-être pourrait-elle se poser un jour pour les futures PNC qui pourraient regarder, assis enfin, sur leur écran, les plateaux-repas se distribuer à chaque passager définitivement assagi par plusieurs générations de voyage aérien. Ces idées, qui ne sont plus de l'ordre de la science-fiction circulent dans le cockpit, chez les pilotes où l'inquiétude quant au devenir de leur métier est grande. Elle est moins prégnante semble-t-il dans le personnel commercial. Mais comment se fera le partage du sensible et comment pourrons-nous continuer à l'inventer ?

Nous avons cherché à ouvrir les boîtes noires de concepts supposés explicatifs comme « la culture » ou la « mémoire collective ». Sans les rejeter, c'est à la dimension dynamique de ces entités que nous nous sommes attachés avec le postulat que l'éphémère est un de ces moments où le collectif « prend conscience de lui-même » (Mauss, 1950) et qu'on peut y lire la sociogénèse. Or, ce que nous avons observé est que le « petit miracle » se produit à l'interstice de la longue durée et de l'éphémère, d'une forme de continuité inscrite par les institutions, les prescriptions, les normes du travail et de la discontinuité de la rotation et des relations singulières qui s'y nouent. Or, l'éphémère, plus peut-être que toute autre forme temporelle, permet de saisir ce mouvement de création du social, par des personnes rassemblées, entre déjà-là (le réglé, l'institué, le normé) et ce qui fait la grâce ou le malheur de l'histoire en train de se faire.

Bibliographie

- Barnier L.-M., (1999), « Personnel navigant commercial, d'un savoir intuitif à un savoir d'expertise », *Formation Emploi*, 66, Numéro spécial : *Activités de travail et dynamique des compétences*, p. 25-46.
- Barnier L.-M., (2011), *Être hôtesse de l'air ou steward*, Lyon, Éditions Lieux dits.
- Batteau A. W. (2001), « The Anthropology of Aviation and Flight Safety », *Human Organization*, 60/3, p. 201-211.
- CETCOPRA (Dubey G., Gras A., Moricot C., Poirot-Delpech S.) (1998), « Le collectif équipage long-courrier », *Étude réglementaire Progrès aéronautique et société*, Rapport Convention DGAC-SFACT 94004.
- CETCOPRA (Dubey G., Gras A., Moricot C., Poirot-Delpech S.) (2000), « Les PNC à l'intérieur de l'équipage comme collectif de travail », Rapport final de recherche, C.E. Air France.
- Deleuze G. et Guattari F. (1980), *Capitalisme et schizophrénie*, vol. 2, *Mille plateaux*, Paris, Minuit (Critique).
- Dubey G. et Martin R. (2001), « Les coulisses du ciel », *Quaderni*, 44, *Les industries de l'évasion*, p. 89-100.
- Dubey G. et Moricot C. (à paraître en 2016), *Dans la peau des pilotes de chasse. Le spleen de l'homme-machine*, Paris, PUF.
- Rambaud G. (2004), « Le bienfait des railleries ethniques Burkina Faso », <http://www.afrik.com/article7095.html>, consulté le 29 avril 2016.
- Gras A., Moricot C., Poirot-Delpech S. et Scardigli V. (1991), *Le pilote, le contrôleur et l'automate*, Paris, Éditions de l'IRIS.
- Gras A., Moricot C., Poirot-Delpech S. et Scardigli V. (1995), *Face à l'automate. Le pilote, le contrôleur et l'ingénieur*, Paris, Publications de la Sorbonne.
- Gras A. et Poirot-Delpech S. (collab.) (1993), *Grandeur et dépendance. Sociologie des macro-systèmes techniques*, Paris, PUF (Sociologie d'aujourd'hui).
- Halbwachs M. (1941), *La topographie légendaire des évangiles en Terre sainte*, Paris, PUF.
- Lavorel L. (1987), « La qualification du personnel navigant technique de l'aéronautique civile en France : un paradigme ? », *Formation Emploi*, 17, p. 3-17.
- Mauss M. (1950), *Sociologie et anthropologie*, Paris, PUF.
- Mills A. J. (1998), "Cockpit, Hangars, Boys and Galleys: Corporate Masculinities and the Development of British Airways", *Gender, Work and Organisation*, 5/3, p. 172-188.
- Palmiéri C (2002), « Jacques Rancière : "Le partage du sensible" », *ETC*, 59, *L'obsession du réel*, p. 34-40, en ligne : <http://id.erudit.org/iderudit/9703ac>, consulté le 2 mai 2016.
- Rancière, J. (2000), *Le Partage du sensible*, Paris, La Fabrique.
- Thesiger W. (1991), *Le désert des déserts*, Paris, Presses pocket (Terre humaine poche).
- Urbain J.-D. (2002), *L'idiote du voyage. Histoires de touristes*, Paris, Payot.