

LA PEUR DE MOURIR EN AVION

ANALYSE EN PROFONDEUR

I. UN PARADOXE STATISTIQUE CLINIQUEMENT INSTRUCTIF

La probabilité de mourir dans un accident d'avion est de **1 sur 11 millions** de vols. Comparativement, le risque de mourir en voiture est **environ 95 fois supérieur**.

Pourtant la peur persiste. Ce **hiatus entre le risque objectif et la peur subjective** est le premier objet d'analyse : *ce n'est pas la mort en tant que probabilité qui est redoutée, mais la mort en tant que représentation.*

II. LA QUALITÉ SPÉCIFIQUE DE CETTE MORT REDOUTÉE

Ce qui distingue la mort en avion des autres formes de mort, et qui explique l'intensité de la peur, c'est une constellation de caractéristiques singulières :

L'absence totale d'agentivité

Le sujet est **radicalement passif**. Il ne peut rien faire. Pas d'issue, pas de fuite, pas d'action possible. C'est une **mort sans sujet actif** — ce que Winnicott appellerait une situation d'*impingement* maximal, un effacement de la capacité d'être.

Le temps suspendu de l'anticipation

Dans le scénario catastrophe imaginé, il y a un **entre-deux insupportable** : savoir que l'on va mourir, dans les secondes qui précèdent. C'est une **mort annoncée sans rite**. Épictète, Montaigne, les stoïciens valorisaient la *meditatio mortis* comme préparation — mais ici c'est une préparation forcée, arrachée, sans consentement.

La destruction du corps

L'accident d'avion évoque une **annihilation corporelle totale** — pas de corps intact, pas de sépulture possible. Cela touche à ce que Melanie Klein nommait l'**angoisse d'anéantissement** (*annihilation anxiety*), la plus archaïque, antérieure même à la peur de la mort au sens représentationnel.

Klein : l'angoisse la plus primitive n'est pas la peur de perdre l'objet — c'est la peur de **cesser d'exister**.

La mort en public, entre inconnus

Mourir **sans ses proches**, entouré d'étrangers. La mort dans l'avion est une mort **sans témoin aimant**, sans possibilité de transmission, de dernier mot, de réconciliation. Une mort hors du lien.

III. LE RÔLE DE L'HEURISTIQUE DE DISPONIBILITÉ

Kahneman et Tversky ont montré que le cerveau **évalue le risque non par le calcul, mais par la vivacité de la représentation.**

Or les accidents d'avion sont :

- **Médiatisés massivement** (images, noms des victimes, débris)
- **Narrativisés** (enquêtes, films, documentaires)
- **Chargés d'affect collectif**

La **surreprésentation médiatique** crée une surreprésentation psychique. Le cerveau confond *fréquence représentationnelle* et *fréquence réelle*.

IV. LA TERROR MANAGEMENT THEORY — BECKER ET APRÈS

Ernest Becker (*The Denial of Death*, 1973, Prix Pulitzer) pose que **toute l'organisation psychique humaine est une défense contre la conscience de la mort.**

Greenberg, Pyszczynski et Solomon ont construit la **Terror Management Theory (TMT)** sur cette base :

- L'humain est le seul être qui sait qu'il mourra
- Cette conscience est potentiellement paralysante
- Les **croyances culturelles, religieuses, identitaires** servent de *buffers* contre cette terreur

La phobie de l'avion pourrait alors être comprise comme un **échec localisé de ces mécanismes de gestion de la terreur** : le sujet ne peut pas nier sa mortalité dans cet espace particulier. Le déni — mécanisme habituel — est mis en échec par la réalité trop présente du danger imaginé.

V. LECTURE PSYCHANALYTIQUE APPROFONDIE

Freud — L'angoisse devant la mort

Freud est ambigu sur la question. Dans *Inhibition, Symptôme, Angoisse* (1926), il soutient que **l'inconscient ne représente pas sa propre mort** (*das Unbewusste glaubt nicht an den eigenen Tod*). La peur de mourir serait alors un **masque** — derrière elle : peur de la castration, peur d'être abandonné, peur de la perte d'amour.

La mort comme "mauvais objet"

Pour Klein, la mort s'inscrit dans la **position paranoïde-schizoïde** : elle est vécue comme une **attaque de l'extérieur**, un objet persécuteur. La mort en avion en est une figure exemplaire — elle vient du dehors, elle est imprévisible, elle détruit.

Lacan — La mort et le réel

Lacan place la mort du côté du **Réel** — ce qui résiste à toute symbolisation. La peur de la mort en avion serait une **rencontre avec le Réel** : là où le symbolique échoue à suturer l'angoisse, là où aucune parole ne suffit plus. L'avion comme *lieu sans métaphore possible*.

VI. PERSPECTIVE PHILOSOPHIQUE : LES DEUX VISAGES DE LA MORT REDOUTÉE

Philosophie	Lecture
Épicure	« <i>Quand la mort est là, je n'y suis plus.</i> » — Mais cette logique échoue face à l' <i>anticipation</i> : c'est précisément avant que la souffrance existe
Heidegger	L'angoisse révèle l' être-vers-la-mort comme structure fondamentale. Le phobique de l'avion vit en mode authentique forcé — il ne peut plus se distraire de sa finitude
Lévinas	La mort est toujours violence — elle vient de l'autre, elle est imposée. L'accident d'avion incarne parfaitement cette altérité radicale de la mort
Montaigne	« <i>Que philosopher, c'est apprendre à mourir.</i> » La phobie serait alors un refus de ce travail philosophique — une résistance à l'élaboration de la finitude

VII. CE QUI SE JOUE CLINIQUEMENT

La question centrale pour le clinicien :

Le patient redoute-t-il l'acte de mourir (la chute, la douleur, l'instant) — ou **l'état d'être mort** (la disparition, l'oubli, la non-existence) ?

Cette distinction oriente radicalement la prise en charge :

- Si c'est **l'acte** → travail sur le traumatisme sensoriel, l'hypervigilance, le corps (EMDR, thérapie somatique)
- Si c'est **l'état** → travail de fond sur la **finitude**, le narcissisme, la transmission, le sens de l'existence — travail analytique long

EN SYNTHÈSE

La peur de mourir en avion est une **mort imaginaire surcodée** : statistiquement improbable, symboliquement chargée, neurobiologiquement amplifiée, philosophiquement non élaborée. Elle condense en un seul objet phobique tout ce que l'humain tente ordinairement de tenir à distance : **la passivité absolue, l'annihilation corporelle, l'absence de sens, et la confrontation nue au Réel.**