

LA PHILOSOPHIE DE L'ACTION DANS
L'OEUVRE D'ANTOINE DE SAINT-EXUPERY

A Thesis

Presented To

The Faculty of Graduate Studies and Research

THE UNIVERSITY OF MANITOBA

In Partial Fulfilment

of the Requirements For The Degree

MASTER OF ARTS

by

EMMANUEL OKONKWO EZEANI

May 1977

"LA PHILOSOPHIE DE L'ACTION DANS
L'OEUVRE D'ANTOINE DE SAINT-EXUPERY"

by

EMMANUEL OKONKWO EZEANI

A dissertation submitted to the Faculty of Graduate Studies of
the University of Manitoba in partial fulfillment of the requirements
of the degree of

MASTER OF ARTS

© 1977

Permission has been granted to the LIBRARY OF THE UNIVER-
SITY OF MANITOBA to lend or sell copies of this dissertation, to
the NATIONAL LIBRARY OF CANADA to microfilm this
dissertation and to lend or sell copies of the film, and UNIVERSITY
MICROFILMS to publish an abstract of this dissertation.

The author reserves other publication rights, and neither the
dissertation nor extensive extracts from it may be printed or other-
wise reproduced without the author's written permission.

A ma famille et à ceux qui m'ont permis
de mener à bien cette thèse.

TABLE DES MATIERES

AVANT PROPOS	p. 1
CHAPITRE UN - Genèse de la pensée expérienne	p. 2
CHAPITRE DEUX - La morale de l'action	p. 13
CHAPITRE TROIS - Les exigences de l'action	p. 20
CHAPITRE QUATRE - L'homme d'action	p. 28
CHAPITRE CINQ - Pouvoirs de l'action	p. 46
CONCLUSION	p. 53
BIBLIOGRAPHIE CHOISIE	p. 58

NOTE

Pour les citations de Saint-Exupéry, les références renverront aux Oeuvres de Saint-Exupéry, collection de la Pléiade, à l'exception de la Correspondance.

Avant-Propos

Au cours de sa carrière de pilote-écrivain, Antoine de Saint-Exupéry s'est posé une des questions les plus fondamentales de la vie: Est-il un espoir pour l'homme, étant donné sa fragilité devant la dureté du monde? L'homme court le risque d'être anéanti par la rudesse de l'univers. Et le seul recours contre cette puissante hostilité est en soi. Mais si l'homme est doué d'intelligence et de force vitale, comment saurait-il ne pas conserver l'espoir d'un salut?

Ses expériences et une longue méditation sur l'homme et l'aboutissement de la vie convainquent l'auteur de Citadelle que le salut de l'homme réside dans l'action plutôt que dans la résignation. L'homme doit agir non seulement pour s'épargner de vivre au jour le jour mais pour s'éterniser en attendant une union éventuelle avec Dieu. Voilà le moyen d'assurer le bonheur commun que Saint-Exupéry propose à toutes les générations.

De Courrier Sud à Citadelle le pilote-écrivain reprend inlassablement sa philosophie sans la moindre équivoque. Dans cette dissertation nous essaierons d'étudier le thème de l'action dans l'oeuvre d'Antoine de Saint-Exupéry. Nous commencerons par étudier la genèse de la pensée exupérienne, ensuite la morale de l'action. Nous consacrerons les trois derniers chapitres de ce travail à étudier les exigences de l'action, les personnages qui l'incarnent, et la valeur de l'action.

CHAPITRE UN

GENESE DE LA PENSEE EXUPERIENNE

Suivons la vie de Saint-Exupéry de l'enfance à l'âge adulte.

Antoine-Marie-Roger de Saint-Exupéry, est né à Lyon le 29 juin 1900, fils d'un inspecteur d'assurance et le troisième enfant d'une famille noble, d'origine limousine. Antoine est orphelin dès l'âge de quatre ans: "Il est donc élevé par sa mère qu'il aimait passionnément; elle est sa première éducatrice et il gardera longtemps l'empreinte de cette douce influence."¹ Si le plus souvent l'enfant ressent durablement l'influence exercée par ses parents, surtout par sa mère, Antoine est aimé par la sienne. Nous n'avons pas à chercher loin pour trouver la racine de la sensibilité de l'écrivain. Chéri, un enfant, apprend à s'aimer et à aimer les autres. Le vrai amour nous rend moins jaloux, nous prépare au service d'autrui. Privé de père, Antoine a passé pourtant une enfance heureuse et animée, entouré de ses frères et soeurs. Dans Terre des hommes, il évoque cette enfance avec nostalgie, lorsqu'il est tombé en panne dans le désert.

Dès l'enfance, Antoine de Saint-Exupéry laisse deviner son personnage adulte. Marcel Migeo brosse ainsi son portrait moral: "Saint-Exupéry fut toute sa vie exigeant, excessif, insatisfait. Si cela constitue des défauts, ils sont la conséquence des qualités que possèdent les êtres dynamiques, entreprenants, ceux qui ne se contentent pas de l'acquis, mais sentent leur vrai destin d'homme. Enfant, il changeait de jeu et obligeait ses soeurs et son frère à en changer avec lui, ce qui ne leur plaisait pas toujours . . . Il avait un esprit inventif et dessinait

1. Josette Smetana, La philosophie de l'action chez Saint-Exupéry et Hemingway. Paris: La Marjolaine, 1965, p. 13.

déjà, des machines."² Si Antoine est impérieux dans son enfance, il est également capable d'éclats de générosité, de sacrifice et de courage. Ces qualités seront dominantes chez Saint-Exupéry adulte: "Sa soeur Simone nous racontera qu'une fois, après une journée passée à grimper des sentiers difficiles, à se déchirer aux ronces, à se perdre, elle s'aperçut au moment de reprendre le train pour regagner Saint-Maurice, qu'elle avait perdu sa montre en or . . . Antoine retourne vers la montagne. En sens inverse, il refait le chemin, grimpe le sentier qu'il descendait tout à l'heure en courant, redescend la pente abrupte sur les pierres, cherche, s'épuise, et très tard dans la nuit une carriole ramasse au bord de la route le garçon exténué. A la maison, il dit à sa soeur: Monot, je suis désolé. Je n'ai pas retrouvé ta montre."³

Si Saint-Exupéry reçoit de sa mère sa générosité, R. Marill Albérès attribue son acharnement et sa volonté à l'héritage paternel. Un garçon faible n'aurait pas résisté aux difficultés issues de la mort d'un père: "Le père, Jean de Saint-Exupéry était mort en 1904. L'internat, du 1910 à 1914, au collège de Sainte-Croix du Mans déplut d'abord à Antoine. Mais l'enfant sensible, tient de son père cévenol un tempérament vigoureux qui répugnait à la paresse et qui exigeait une vocation. Toute sa vie il agira pour "ne pas être exclu" de tout ce qui fait l'existence humaine, pour ne pas tricher, pour ne rien craindre et ne rien perdre, pour laisser passer en lui toutes les forces qui veulent parler à travers lui, pour refuser tout échec."⁴ Ainsi apparaît ce qu'Antoine tient de ses parents.

2. Marcel Migeo, Saint-Exupéry. Paris: Flammarion, 1958, p. 12

3. Ibid., pp. 12-13.

4. R. Marill Albérès, Saint-Exupéry, Paris: Edition Albin Michel, 1961, p. 24.

Ces dispositions nous aident à comprendre sa formation.

Saint-Exupéry commence son éducation secondaire au collège de Notre Dame de Saint-Croix du Mans, sous la direction des Jésuites-théologiens du libre arbitre, convaincus de la faculté qu'a la volonté de choisir et de se déterminer. L'enseignement jésuite encourage la maîtrise de soi. Au collège, il se révèle turbulent mais excellent élève. Nous savons d'après Josette Smetana qu'à cause de son nez retroussé et de son regard toujours levé vers le ciel, ses camarades le surnomment "Pique la lune." Ce sobriquet l'irritera toute sa vie. Peut-être est-ce en songeant à cela, comme le suggère Marcel Migeo, qu'il écrira plus tard, "l'ironie est du cancre."⁵ Antoine reçoit son baptême de l'air à l'âge de douze ans. Il le doit, à l'aérodrome d'Ambrieu, au célèbre pilote Védrines du début de l'aviation. Au contraire de Guillaument, qui lui aussi a volé très jeune - à quatorze ans - il: "ne cessa pas depuis ce vol de penser à l'avion, et l'on pourrait dire, de s'acheminer, de se tendre vers son métier de pilote. Nous savons seulement que ce voyage au-dessus de la campagne inspira au jeune Antoine un poème qui ne fut jamais retrouvé."⁶ Le commentaire de Marcel Migeo donne l'impression que c'est par hasard que Saint-Exupéry a fait sa carrière dans l'aviation. Admettons-le, le hasard, malgré nous, joue un grand rôle dans la vie. Ainsi Antoine s'est dirigé à sa façon vers Latécoère.

A la déclaration de la première guerre mondiale, Madame de Saint-Exupéry devient infirmière - major à la gare d'Ambrieu. Antoine et François entrent au collège de Montgré, à Villefranche, puis à la fin du pre-

5. Josette Smetana, op. cit., p. 15.

6. Marcel Migeo, op. cit., pp. 17-19.

mier trimestre, ils sont transférés au Collège Saint-Jean, chez les Maristes à Fribourg en Suisse. Antoine y reçoit une éducation qui le marquera profondément: "elle lui donnera le sens des valeurs classiques et le goût pour la méditation."⁷ Après son baccalauréat, il entre à l'Ecole Bossuet à Paris et suit les cours de mathématiques spéciales du Lycée Saint-Louis: "Au concours, il obtient une note brillante en mathématiques, mais se fit recalier pour le français sur le sujet: "Un Alsacien revient dans son village redevenu français." Il s'est plu à ne pas démentir l'anecdote selon laquelle il n'aimait pas les exercices de rhétorique, et ne pouvait pas écrire sur des sentiments qu'il n'éprouvait pas. En réalité, il échoue simplement avec un sept sur vingt."⁸ Notons que si Antoine avait réussi à l'Ecole Navale, toute sa carrière eût été changée.

Il s'inscrit à l'Ecole des Beaux-Arts où il passe plusieurs mois à étudier l'architecture; il a toujours été très doué pour le dessin, comme en témoignent les illustrations de son Petit Prince. Pierre Chevrier nous dit que pendant cette époque de sa vie, il vit misérablement et demande constamment de l'argent à sa mère. Cherchons le portrait d'Antoine, étudiant, dans ses Lettres à sa mère. Là, il admet son petit péché, la gourmandise. Il rend visite à ses tantes et raconte son déjeuner chez la duchesse de Vendôme: "C'est fait, j'ai déjeuné chez la duchesse de Vendôme (. . .) soeur du roi des Belges! Je suis dans une joie folle de la chose: ils sont charmants. Monsieur a l'air excessivement intelligent et très drôle."⁹ Il nous donne assez à penser qu'il aime bien manger: "Tante Rose est toujours délicieuse, et ce qu'il y a de plus délicieux chez

7. Ibid., p. 14.

8. Josette Smetana, op. cit., p. 16.

9. Antoine de Saint-Exupéry, Lettres à sa mère. Paris: Gallimard, 1955, p. 47.

elle, qualités morales à part, ce sont les goûters; je goûte chez elle le dimanche et je vous jure que j'ai dans l'estomac du beurre pour toute la semaine . . . exquis, frais et fondant! Ceci pour le physique de votre fils qui mange bien."¹⁰

Antoine de Saint-Exupéry fait son service militaire à Strasbourg. Il est affecté à une section d'ouvriers d'aviation. Il y retrouve de quoi satisfaire son goût pour les machines. Il demande constamment de l'argent à sa mère dont les ressources sont modestes. Sa section est commandée par un officier délicieux, le capitaine de Billy. L'expérience de cette époque sera transposée dans la peinture du vieux mécanicien de Vol de nuit. Il veut à tout prix, voler, redouble ses demandes d'argent à sa mère afin de réaliser son projet. Enfin il est autorisé par le commandant à s'entraîner sur un avion civil. C'est alors que se produit un événement. Impatient de voler, alors qu'il n'a eu qu'une heure vingt minutes d'entraînement, Antoine s'empare d'un avion "Sopwith", s'envole et réussit à atterrir, son plancher en flammes. Le commandant Garde, dit à l'élève pilote: "vous ne vous tuerez jamais en avion. Sinon ce serait déjà fait."¹¹ Selon Marcel Migeo, cette fameuse histoire a été dramatisée par presque tous les biographes de Saint-Exupéry: J.-G. Fleury dans la Ligne, René Delange dans La vie de Saint-Exupéry, Marie de Crisenoy dans Antoine de Saint-Exupéry, poète et aviateur. R. Marill Albérès dans son livre Antoine de Saint-Exupéry, consacre cinq pages à cet événement sensationnel." (. . .) Sur ce type d'avion, le pilote devait lui-même doser le mélange d'essence-air: (---) que le mélange devînt trop riche

10. Ibid., p. 52.

11. Marcel Migeo, op. cit., p. 28.

en essence, il se produisait de sourdes explosions et le moteur dégageait une fumée noire. C'est ce qui se produisit pour Saint-Exupéry, (. . .) Cela ne présentait aucun danger d'incendie. C'était seulement très impressionnant pour un élève au stade d'apprentissage."¹² Cet exploit embelli par l'imagination de Saint-Exupéry va sans doute influencer sur son avenir. Le 17 juin 1921, il est muté à une école d'aviation de Rabat où il obtient son brevet de pilote civil et militaire; il est envoyé à Casablanca comme élève officier, puis au Bourget. C'est à l'aérodrome du Bourget qu'est intervenu son premier accident lui occasionnant une fracture du crâne. Mais cela ne refroidit pas l'ardeur d'Antoine qui s'est déjà épris de l'aviation et écrit à sa soeur: "Rinette savez-vous que l'aviation c'est une belle chose."¹³

Nous avons retracé la vie de Saint-Exupéry du château de Saint-Maurice au Collège des Jésuites, aux Maristes en Suisse; évoqué les différentes étapes de sa formation jusqu'à la réalisation de son désir le plus cher: "voler". Consacrons la dernière partie de ce chapitre à déterminer les sources de son inspiration littéraire.

L'expérience vécue reste la plus importante. Dans le cas de Saint-Exupéry, tenons compte du fait qu'il est orphelin dès l'âge de quatre ans. Le jeune Antoine s'est donc trouvé, malgré l'affection de sa mère, dans la situation de devoir affronter tôt les difficultés de la vie pour se faire un avenir. Il a connu misère et déceptions. Son oeuvre est d'abord le résultat de des expériences. considérons la donc comme l'oeuvre d'un métier, mis en littérature. Josette Smetana raconte qu'Antoine échoue à l'Ecole Navale parce qu'il ne peut pas traiter un sujet de dissertation

12. Ibid., pp. 36-39.

13. Antoine de Saint-Exupéry. Lettres de jeunesse, Paris: Gallimard, 1953, p. 70.

qui lui était inconnu. Marcel Migeo, lui un contemporain de Saint-Exupéry - ils étaient au même régiment au service militaire - en étudiant la genèse de la pensée de son ancien collègue, s'étonne que l'on s'efforce de découvrir une ascendance à l'auteur de Vol de nuit. Il cite sans doute Jeans, Eddington, Broglie et l'abbé Lemaître comme auteurs préférés de Saint-Exupéry. Pourtant, selon lui, leur influence sur le pilote-écrivain est négligeable: "Mais les traces qu'on trouve dans son oeuvre sont bien minces. Saint-Exupéry avait tout appris par lui-même. Il n'était ni livresque ni influençable. Il avait tout payé par expérience."¹⁴ Pourtant, nous ne devrions pas oublier que les influences ne viennent pas seulement des lectures. Ne peut-on supposer que la discipline, la volonté, l'esprit de la camaraderie et le sens des responsabilités caractéristiques des héros de Saint-Exupéry, sont en rapport avec sa formation religieuse? Nous lisons chez le même auteur: "Les pères pensent qu'il n'est pas paradoxal de "faire aimer la discipline." Elle ne doit pas être imposée de l'extérieur . . . Ils font appel à la conscience. La conscience ne remplace pas le règlement, mais le fait observer. La conscience, disent-ils aux élèves, c'est la voix de Dieu au fond de nous-mêmes."¹⁵ Marcel Migeo ne semble-t-il pas ainsi se contredire lui-même? Certes, les Pères n'ont pas joué de leur seule autorité dans la formation de leurs élèves, mais leur libéralisme même a produit les résultats voulus. Les enfants, les adultes apprennent mieux par persuasion. De plus les jeunes sont impressionnables, de sorte que le plus souvent les leçons de l'enfance, une fois assimilées, orientent et la pensée et l'action de l'âge mûr. Nous aurions ainsi tendance à croire que Saint-Exupéry a retenu l'essentiel de

14. Marcel Migeo, op. cit., p. 196.

15. Cité par Marcel Migeo, op. cit., p. 18.

l'enseignement moral reçu chez les Maristes. N'est-ce pas là une influence? François Carlo, sur ce même sujet, dans L'esthétique de Saint-Exupéry, écrit: "il importerait peu de mettre en lumière les antécédents esthétiques d'Antoine de Saint-Exupéry, si ce n'était pas pour montrer le parti que l'écrivain lui-même a su en tirer dans ses livres. De plus, tout, chez un homme, est une question d'influences."¹⁶ De cette opinion retenons la dernière phrase. Admirer est subir une influence. Que l'auteur de Citadelle ait eu des inspirateurs n'est guère douteux. Cherchons à établir les sources de son inspiration littéraire.

Les traces de la Bible dans l'oeuvre de Saint-Exupéry prouvent qu'il en a été marqué. Du Lycée Saint-Louis, il écrit à sa mère: "Je viens de lire un peu de Bible: quelle merveille, quelle simplicité puissante de style et quelle poésie souvent. Les Commandements, qui ont bien 25 pages, sont des chefs-d'oeuvre de législation et de bon sens. Partout les lois de la morale éclatent dans leur beauté: c'est splendide. Avez-vous lu les Proverbes de Salomon? Et le Cantique des Cantiques, quelle belle chose! Il y a de tout dans ce livre on y trouve même souvent un pessimisme autrement profond et autrement vrai que celui des auteurs qui ont pris ce genre-là par chic. Avez-vous lu l'Ecclésiastique?"¹⁷ Plus tard on sentira, au ton, à la tournure des phrases, à la pensée, un écho de l'Evangile dans Citadelle, aboutissement de la pensée de Saint-Exupéry. Ne pourrait-on dire que cette oeuvre est en quelque sorte une leçon biblique sur la conduite humaine? Ce style, cette façon de penser, pourrait-on les acquérir sans avoir lu, digéré et assimilé la Sainte Bible? Le passage suivant ressemble à celui de l'Evangile sur le jugement final:

16. François Carlo, L'esthétique de Saint-Exupéry. Paris: Delachaux et Niestlé, 1957. p. 17

17. Antoine de Saint-Exupéry, Lettres à sa mère, op. cit., p. 44.

"Car il est un temps de choisir parmi les semences, mais il est un temps pour se réjouir, ayant choisi une fois pour toutes, de la croissance des moissons. Il est un temps pour la création, mais il est un temps pour la créature. Il est un temps pour la foudre écarlate qui rompt les digues dans le ciel, mais il est un temps pour les citernes où les eaux rompues vont se réunir. Il est un temps pour la conquête, mais vient le temps de la stabilité des empires: moi qui suis serviteur de Dieu, j'ai le goût de l'éternité."¹⁸

Ce n'est pas que la Bible soit la seule source d'inspiration de Saint-Exupéry. Il s'est lié d'amitié avec Jean Prévost. S'il n'a pas adopté le style ou la pensée de ce dernier, il a pu en subir l'influence. De même il connaît André Gide. On retrouve, chez le pilote écrivain, la disponibilité gidienne, l'idée que la liberté de l'homme réside dans l'acceptation d'un devoir et non pas dans le bonheur, enfin l'effort de découverte de soi, fondamental dans la pensée de Gide. En résumé, le code de conduite que Saint-Exupéry propose à l'homme retrouve celui que Gide donne à son héros, Bernard Profitendieu: "Je n'ai pas à vous en donner. Vous ne pouvez trouver ce conseil qu'en vous-même, ni apprendre comment vivre qu'en vivant . . . Ceci même vous instruira. Il est bon de suivre sa pente, pourvu que ce soit en montant."¹⁹ Certes, on ne devrait pas ignorer l'influence du métier de pilote sur Saint-Exupéry. Assis dans sa carlingue, il contemple la terre apparemment inerte, mais la fréquence des méditations métaphysiques dans son oeuvre provient, comme le suggère Marris Albérès, d'une lecture de Bergson: "C'est seulement chez Bergson que Saint-Exupéry a probablement lu à Cap-Juby qu'est définie l'opposition entre matière

18. Antoine de Saint-Exupéry, Citadelle. Paris: Pléaïde, Gallimard, 1953 p. 516-517.

19. André Gide, les Faux monnayeurs. Paris: Folio Gallimard, 1952, p. 340.

inerte et matière vivante."²⁰

Comme dernières sources littéraires de Saint-Exupéry, notons Pascal et Nietzsche. L'auteur de Vol de nuit accepte l'avertissement de Pascal sur le danger de l'inaction, même s'il ne partage pas son pessimisme: "Nous ne sommes pas un cheptel à l'engrais, et l'apparition d'un Pascal pauvre pèse plus lourd que la naissance de quelques anonymes prospères. L'essentiel, nous ne savons pas le prévoir. . . la vérité, ce n'est point ce qui se démontre. Si dans ce terrain, et non dans un autre les orangers développent de solides racines et se chargent de fruits, ce terrain-là, c'est la vérité des orangers."²¹ Quant à Nietzsche, Saint-Exupéry l'a abordé par André Suarès, en lisant De Napoléon de ce dernier, paru en 1913, et dans lequel l'auteur semble exalter le culte du surhomme. Saint-Exupéry lui-même avoue sa prédilection pour Nietzsche. Témoin une lettre écrite d'Alicante, datée de novembre 1926: J'emporte Nietzsche sous mon bras. J'aime ce type immensément. Et cette solitude. Je m'allongerai dans le sable à Cap-Juby et je lirai Nietzsche. Il y a des choses que j'adore "mon coeur où se consume mon été, et cet été court, chaud, mélancolique et bien heureux. . ."²² On peut donc admettre que Saint-Exupéry s'est nourri de la philosophie de Pascal et de Nietzsche. La transposition des idées tirées de ces lectures préférées est visible dans son oeuvre, mais soulignons qu'il en dégage surtout le côté positif: "Héritier de Pascal et de Nietzsche, Saint-Exupéry a réussi à dépasser le christianisme de l'un et l'athéisme de l'autre. A la formule de Nietzsche: "Dieu est mort", il oppose une autre formule: "Dieu est silence." Si Pascal sou-

20. R. Marill-Albérès, op. cit., p. 99

21. Antoine de Saint-Exupéry, Terre des hommes. Paris Pléiade Gallimard, 1959, p. 245.

22. Lettres de jeunesse, op. cit., p. 77.

tient que la force de l'homme est de savoir qu'il est faible, il affirme, lui, que la force de l'homme est de pouvoir surmonter sa faiblesse. C'est en partant de ces deux principes qu'il s'est attaqué aux problèmes contemporains qui mettent en jeu la grandeur de l'homme et sa servitude, problèmes qui se ramènent tous à cette question: "Comment vivre?"²³ Ce que Saint-Exupéry aime surtout en Nietzsche, c'est cette volonté démoniaque qui arrache les individus à eux-mêmes pour les pousser à devenir des surhommes.

23. Jean-Claude Ibert, Saint-Exupéry. Paris: Editions Universitaires, 1960, pp. 108-109.

CHAPITRE DEUX

LA MORALE DE L'ACTION

Avec des modifications indiscutables, l'héroïsme nietzschéen est le point de départ de la pensée de Saint-Exupéry. Pourtant une question se pose. Qu'est-ce qui nécessite ce dépassement de soi? La réponse s'impose si nous reconnaissons, avec le pilote-écrivain, la faiblesse de l'Homme devant la Nature. Cette infériorité de l'être éphémère est aggravée par la faute de l'Homme, responsable de la guerre et de l'instabilité sociale ou politique. La vie est dépourvue de sens. L'Homme accablé d'angoisse, et de solitude. Accepter la condition humaine telle qu'elle se présente, n'est pas une solution. Au fond, c'est à l'anéantissement de soi que Saint-Exupéry ne souscrit pas, convaincu que l'Homme, s'il le veut, peut triompher de sa faiblesse par le recours à l'action.

En refusant de se désespérer, en proposant l'action comme le moyen le plus efficace de résoudre le problème de l'existence, la pensée de l'auteur de Terre des hommes, malgré quelques divergences d'idées, rejoint celle de certains écrivains, dits engagés, de la littérature contemporaine, en particulier André Malraux et Albert Camus. L'expérience de la Résistance montre à ce dernier qu'une victoire contre les forces les plus destructrices est souvent réservée à qui refuse de désespérer; au reste, dans la mesure où le succès ne peut pas être définitif, l'honneur réside dans la volonté de poursuivre un combat sans faiblesse comme sans illusion. Refusant le désespoir, Camus affirme en 1946 que si l'homme qui gardait confiance dans la condition humaine était un fou, celui qui désespérait des événements était un lâche. Nous serions excusables d'être fous, inexcusables d'être lâches. Ainsi l'action chez Camus ne sert-elle qu'à réduire l'absurdité de la vie.

Malraux comme Camus a médité sur la condition humaine, sur les faiblesses comme sur la grandeur de l'homme. Pour lui un destin pèse sur l'homme et celui-ci peine à se libérer de ce poids. L'espoir appartient uniquement à l'homme qui agit pour améliorer sa condition. Mais cet espoir est voué au néant qui engloutit l'action: "Ce qui est le tragique"¹ chez le héros de Malraux, selon Migeo. Pour Camus et Malraux, l'action sert à lutter contre la souffrance humaine, à échapper à l'absurdité, à l'angoisse et à la solitude. Rien de plus. Pourtant une différence existe entre ces deux écrivains. Le héros de Camus aime la vie même s'il la trouve absurde, tandis que le suicide éventuel du héros malrucien souligne son indifférence pour la vie. Dans la Condition humaine, Tchen s'est suicidé lors de l'échec de sa tentative d'assassinat de Chang-Kaï-Shek: "Il saisit l'arme par le canon, le retourna sans savoir comment, tira d'instinct le cran d'arrêt avec son pouce. Il ouvrit enfin les yeux. Tout tournait, d'une façon lente et invincible, selon un très grand cercle et pourtant rien n'existait que la douleur. Un policier était fort près. Tchen voulut demander si Chang-Kaï-Shek était mort, mais il voulait cela dans un autre monde; dans ce monde-ci, cette mort même lui était indifférente (. . .) Tchen hurla, tira en avant, au hasard, et la secousse rendit plus intense encore cette douleur qu'il croyait sans fond (. . .) Il fit le plus terrible effort de sa vie, parvint à introduire dans sa bouche le canon du revolver (. . .) il tira sans s'en apercevoir"² Par le suicide Tchen veut affirmer sa supériorité, mais n'est ce pas une supériorité gratuite, dérisoire, si lui, Tchen n'estime

1. Marcel Migeo, op. cit., p. 192

2. André Malraux, La Condition humaine. Paris: Pléiade, Gallimard, 1947, pp. 354-355.

pas la vie pour laquelle il lutte? Son suicide démontre son impuissance à surmonter sa faiblesse. Parti de l'espoir, le héros de Malraux ne risque-t-il pas de céder au désespoir? Or comment expliquer cette indifférence à la vie, à ce qui fait durer l'homme, sinon par l'admission que l'action est une fin en soi? Cette attitude négative met en question la valeur de l'action chez Malraux et marque la divergence de sa pensée et de celle de Saint-Exupéry.

La morale de l'action chez Saint-Exupéry a ceci d'original que celle-ci n'est pas une évasion qui laisse l'homme à son néant, mais un moyen de créer, de bâtir pour sauver l'homme de son corps périssable. Reconnaissons dans la pensée de Saint-Exupéry, la distinction entre la fin et les moyens: "Il ne s'agit point ici d'aviation. L'avion ce n'est pas une fin, c'est un moyen. Ce n'est pas pour l'avion que l'on risque sa vie (. . .) Mais, par l'avion (. . .) l'on retrouve une vérité paysanne".³ Peut-être l'auteur de Citadelle entend-il par "une vérité paysanne", un accès de la vie temporelle à une vie spirituelle, par le travail qui n'est pas une fin en soi. Selon Saint-Exupéry, l'homme doit surmonter son angoisse par l'exercice du métier. L'activité est le fondement de la société humaine; l'oeuvre survit à l'homme, elle est une voie vers l'Absolu. C'est reconnaître: "les étapes essentielles qui lient l'individu à Dieu: la famille, la maison (. . .) la communauté des hommes, et leur transcendance par l'effort en une grandeur qui les dépasse".⁴

Une idée importante dans la morale de l'action de Saint-Exupéry, c'est le lien éventuel de l'homme à Dieu. C'est dire la dimension spiri-

3. Antoine de Saint-Exupéry, Terre des hommes. op. cit., p. 237

4. Citadelle, op. cit., p. 502.

tuelle de cette morale. Travailler pour le seul avantage matériel subordonne l'intérêt de l'homme à celui de l'individu. L'avarice est synonyme d'oppression, de manque d'enthousiasme, d'esprit d'équipe, de sacrifice. Alors les hommes s'entredévorent au lieu de s'unir pour résoudre leur problème commun. Au contraire, celui qui travaille pour ce qui dépasse l'argent sait se donner sans compter. Sans négliger le côté matériel du métier, Saint-Exupéry ne cache pas son mépris pour l'esclave de l'argent: "Qu-y a-t-il, savetier, qui te rend si joyeux? Mais je n'écoutais point la réponse sachant qu'il se tromperait et me parlerait de l'argent gagné ou du repas qui l'attendait ou du repos. Ne sachant point que son bonheur était de se transfigurer en babouches d'or (. . .) Ainsi ont-ils travaillé toute leur vie pour un enrichissement sans usage, tout entiers échangés contre l'incorruptible broderie . . ."5

Certes, l'auteur de Vol de nuit fait appel à l'action; toutefois il signale que toutes les actions ne sont pas d'égale valeur. Créatrice, une action doit aussi posséder une valeur largement humaine parce que: "Pour Saint-Exupéry il n'est pas d'oeuvre digne d'être offerte au public si le désir d'enrichir les esprits n'a pas inspiré l'auteur dans sa démarche. En cette noblesse seule réside l'authenticité de l'oeuvre: noblesse d'inspiration, noblesse d'intention."6 Dans Pilote de guerre, Saint-Exupéry médite sur l'absurdité de la guerre et dénonce une fois de plus les actes destructifs. Il éprouve presque des remords de ces missions de reconnaissance, incompréhensibles, inutiles, que l'amour de la patrie et la discipline l'obligent à effectuer sur Arras. Il s'interroge sur le

5. Ibid., p. 502

6. Réal Ouellet, Les relations humaines dans l'oeuvre de Saint-Exupéry. Paris: Lettres Modernes, Minard, 1971, p. 26.

sens d'une guerre qui, pour lui, ne signifie rien d'autre que la destruction des hommes, de la civilisation. Le village que l'on bombarde est formé d'habitations humaines. Mais le voilà ravagé par l'homme qui a pour responsabilité de le construire, de le protéger, de le perpétuer. Il n'y a pas là un acte authentique, puisqu'il faut "que la signification de l'incendie du village équilibre la signification du village."⁷ La guerre est une aventure vaine, au contraire des actes d'héroïsme dont l'esprit humaniste de Saint-Exupéry est avide. De véritables aventures, ce sont celles qu'il a vécues, telles que "la création des lignes postales, la dissidence saharienne, l'Amérique du Sud . . . mais la guerre n'est point une aventure véritable, elle n'est qu'un ersatz d'aventure. L'aventure repose sur la richesse des liens qu'elle établit, des problèmes qu'elle pose, des créations qu'elle provoque. Il ne suffit pas pour transformer en aventure le simple jeu de pile ou face d'engager sur lui la vie et la mort. La guerre n'est pas une aventure. La guerre est une maladie. Comme le typhus."⁸ Par le texte précédent on pourrait croire que Saint-Exupéry condamne la guerre. Pourtant il y a joué un rôle actif. Contradiction? Peut-être que non. Notons une évolution dans la pensée du pilote-écrivain. Dans Terre des hommes, il s'attache aux rapports entre l'Homme et la Nature. Vol de nuit célèbre un héroïsme nietzschéen soucieux d'inspirer à l'Homme le désir d'affronter la dure nature. Plus profondément Pilote de guerre est une interrogation sur la mission de l'Homme ici-bas, avant qu'une sorte de codification morale intervienne dans Citadelle.

L'Homme trahit donc sa mission en luttant contre l'homme pour des

7. Antoine de Saint-Exupéry, Pilote de guerre, Oeuvres. op. cit., p. 308

8. Ibid., pp. 299-300.

intérêts personnels au lieu de se solidariser avec lui pour combattre la Nature et promouvoir un progrès matériel et spirituel. Dans les termes les plus simples, Saint-Exupéry réproouve l'asservissement de ses semblables, exprime le désir fervent de rétablir l'Homme en sa dignité: "Ma civilisation repose sur le culte de l'Homme au travers des individus. Elle a cherché, des siècles durant, à montrer l'Homme, comme elle eût enseigné à distinguer une cathédrale au travers des pierres. Elle a prêché cet Homme qui dominait l'individu (. . .) Une cathédrale est bien une autre chose qu'une somme de pierres. Elle est géométrie et architecture. Ce ne sont pas les pierres qui la définissent, c'est elle qui enrichit les pierres avec sa propre signification (. . .) J'ai confondu cathédrale et somme de pierres, et peu à peu, l'héritage s'est évanoui (. . .) Il faut restaurer l'Homme. C'est lui la clef de ma communauté. C'est lui le principe de ma victoire."⁹

L'écrivain prend parti pour la patrie et pour l'humanité entière qui risque d'être anéantie par le militarisme nazi. Saint-Exupéry devait-il se ménager comme le voulaient ses amis? L'homme n'est pas un témoin mais un agent. L'écrivain veut prendre part au combat parce que cela lui permettra de mieux comprendre les problèmes humains. Or Saint-Exupéry tient que l'action est la raison d'être de l'homme: "Le métier d'un témoin m'a toujours fait horreur. Que suis-je si je ne participe pas? J'ai besoin pour être de participer."¹⁰ La participation suppose même le sacrifice, surtout à la guerre où l'on risque sa vie. Mais en tant qu'acte, le sacrifice peut être indispensable à un humanisme authentique:

9. Ibid., pp. 372-373.

10. Ibid., p. 354.

"L'Humanisme s'est donnée pour mission d'éclairer et de perpétuer la primauté de l'Homme sur l'individu. L'Humanisme a prêché l'Homme. Notre Humanisme a négligé les actes . . . L'acte essentiel ici a reçu un nom. C'est le sacrifice."¹¹

Certains critiques ont tendance à traiter Saint-Exupéry de fasciste. Ce qui est loin d'être vrai. L'héroïsme nietzschéen est présent dans son oeuvre, surtout dans le personnage de Rivière de Vol de nuit. Une oeuvre destinée à inspirer de l'enthousiasme peut admettre ce trait. On ne saurait pour autant accuser Saint-Exupéry de fascisme si l'on suit attentivement l'évolution de sa pensée: "bien que tenté par un certain nietzschéisme, Saint-Exupéry a dénoncé sans erreur historique ou morale, le fascisme, le nazisme et le stalinisme (. . .) Voilà pourquoi nous avons, dans cet examen de conscience que constitue la dernière partie de pilote de guerre ce que l'on pourrait appeler les "Litanies de l'Homme": "Ma civilisation, héritière de Dieu, a fait les Hommes frères en l'Homme . . . J'ai tout gâché. J'ai dilapidé l'héritage. J'ai laissé pourrir la notion d'Homme . . . Peu à peu, oubliant l'Homme, nous avons borné notre morale aux problèmes de l'individu."¹² Saint-Exupéry est donc en quête d'un nouvel Homme dont la morale serait un dépassement de soi par l'action dont tout l'Homme puisse bénéficier. L'Homme meurt à soi pour renaître en autrui.

11. Ibid., p. 308.

12. R. Marill Albérès: Leçon pour les hommes. in collectif: Saint-Exupéry, Paris: Hachette, 1963 pp. 172-173.

CHAPITRE TROIS

LES EXIGENCES DE L'ACTION

multiples sont les qualités requises d'un homme d'action. Sans doute sont-elles d'abord des vertus fondamentalement chrétiennes. La formation religieuse qu'a connue Saint-Exupéry l'y préparait. L'oubli de soi, le renoncement aux plaisirs naturels, la volonté, la discipline et le sens des responsabilités, s'ils sont exigés d'un moine, sont également attendus d'un pilote, de tout homme d'action.

Didier Daurat, un des hommes qui ont joué un rôle important dans la carrière de Saint-Exupéry, révèle l'humilité de l'aviateur dès le début de sa carrière chez Latécoère: "J'engageai Saint-Exupéry et le soumis, le même jour, au régime qui était, à leurs débuts, celui de tous ses camarades pilotes: travailler au coude à coude avec des mécaniciens. Avec eux il auscultait des moteurs; avec eux il plongeait ses mains soignées dans le cambouis. Jamais il ne rechigna au travail et je sus bientôt qu'il avait conquis l'estime des ouvriers de Montaudran. Loin de trouver "indigne" de lui la besogne des ateliers, il s'y appliquait (. . .)".¹ Marcel Migeo raconte que Mermoz s'était révolté contre ce travail qu'il considérait comme déshonorant pour un pilote, lorsqu'il avait reçu, avant Saint-Exupéry, le même ordre de Didier Daurat. Mermoz s'était écrié "Mais je ne suis pas un ouvrier! - Daurat lui avait répondu: Etre pilote, c'est d'abord être ouvrier."² Une année de travail d'atelier, selon leur chef, devait briser l'orgueil des pilotes. Ainsi arriveraient-ils à ne pas s'estimer supérieurs aux ouvriers avec lesquels ils servaient un même but. De plus, ils

1. Saint-Exupéry vu par Didier Daurat, dans: Ouvrage Collectif: Saint-Exupéry, Collection Génies et Réalités, Paris: Hachette, 1963, p. 74.

2. M. Migeo: Saint-Exupéry. Une vie héroïque et volontaire Ibid., p. 14.

devaient apprendre dans l'année à réparer leur avion, pour le cas où ils tomberaient en panne. Ce principe servait donc un but moral et pratique. L'humilité, toujours humainement souhaitable, est indispensable à l'homme d'action, constamment en rapport avec les autres. Léon Werth rapporte la désapprobation de Daurat à l'égard d'un vol de vanité effectué par Mermoz: "Après son passage aux ateliers, Mermoz, tout à la joie de reprendre les commandes d'un appareil, avait exécuté un vol de virtuosité pure, avec loopings, tonneaux et glissades sur l'aile. A l'atterrissage, Daurat l'avait accueilli par ces mots: - Pas besoin de vous. Je veux ici des pilotes et non des acrobates."³ Nul doute ici que la vanité soit opposée aux qualités que le chef attend de ses pilotes. Pour lui, l'essentiel est qu'ils comprennent le métier auquel ils se consacrent, qu'ils soient prêts à renoncer à leur individualisme. L'individualiste cherche sa propre gloire au lieu de se dévouer à la collectivité.

De même que de l'orgueil, l'action veut que l'on triomphe des sentiments tout humains. Cela ne veut pas dire qu'on ne puisse pas les éprouver. Mais prenons la pitié par exemple: on doit la remettre à sa place lors qu'elle nuit à l'action. Dans Vol de nuit, Rivière punit Roblet pour faire un exemple, ce qui n'empêche pas le chef d'éprouver de la pitié pour le vieil ouvrier. L'amitié égoïste est également à bannir. Pour un responsable, le risque comporté par l'amitié réside dans la tentation d'épargner son ami, pour laisser souffrir ou même mourir, comme dans l'aviation, les autres. Une des faiblesses de Robineau, l'Inspecteur de Vol de nuit, est de vouloir commander en restant proche du personnel. Il veut se lier d'amitié avec Pellerin. Mais Rivière lui ordonne: "Aimez

3. Léon Werth, La vie de Saint-Exupéry. Suivi de "Tel que je l'ai connu". Paris: Editions du Seuil, 1948, p. 27.

ceux que vous commandez. Mais sans le leur dire."⁴

En même temps, l'action impose à l'homme le renoncement aux plaisirs. Fabien, ramenant de l'extrême Sud, vers Buenos Aires, le courrier de Patagonie s'est senti las: "Tout ce qui fait douce la vie des hommes grandissait vers lui: leurs maisons, leurs petits cafés, les arbres de leur promenade. Il était semblable à un conquérant, au soir de ses conquêtes, qui se penche sur les terres de l'empire, et découvre l'humble bonheur des hommes."⁵ Fabien aurait préféré déposer les armes, ressentir sa lourdeur et ses courbatures, mais son métier l'oblige à renoncer au bonheur de l'homme simple parce qu'"après avoir choisi, on se contente du hasard de son existence et on peut l'aimer. Il vous borne comme l'amour."⁶

Rivière, plus que les autres agents de la Ligne subit les privations qu'impose le métier. Les longues opérations de direction de la navigation aérienne ne permettent ni loisirs, ni repos. Portant toujours le poids lourd de ses responsabilités, il reporte au lendemain les plaisirs de la vie. Ainsi, "Il semblait à Rivière qu'il soulevait un poids très lourd, à bras tendus, depuis longtemps: un effort sans repos et sans espérance. "Je vieillis . . ." Il vieillissait si dans l'action seule il ne trouvait plus de nourriture. Il s'étonna de réfléchir sur des problèmes qu'il ne s'était jamais posés. Et pourtant revenait contre lui avec un murmure mélancolique, la masse des douceurs qu'il avait toujours écartées: un océan perdu. "Tout cela est donc si proche? . . ." Il s'aperçut qu'il avait peu à peu repoussé vers la vieillesse, pour "quand il aurait le

4. Antoine de Saint-Exupéry, Vol de nuit. Paris: Pléiade, Gallimard, 1958, p. 98.

5. Ibid., p. 82

6. Ibid., p. 82

temps" ce qui fait douce la vie des hommes."⁷

L'action met en opposition l'univers viril et l'univers féminin. Nous pouvons imaginer après une lecture de Vol de nuit, que la femme de Fabien aurait tout donné pour que son époux oublie ses soucis. Elle éprouve des sentiments complexes de peur, devant toutes ces forces qui vont arracher son mari à sa maison. Cet homme, elle le connaît, mais non pas pourtant lorsqu'il se lance dans l'orage. A l'incompréhension de la femme, répond celle du mari. Pour cette femme, la vie est faite de fleurs, de livres, de douceur. Mais pour l'homme la joie est celle de la conquête. Il doit refuser la facilité pour devenir un homme d'action.

Au moment de plus grande tension dans Vol de nuit, lorsque Fabien risque de périr dans le cyclone, le chef médite sur l'incompatibilité de l'univers viril et de l'univers féminin: "Voilà, pensa Rivière, voilà ce que je craignais. Les éléments affectifs du drame commencent à se montrer. Il pensa d'abord les récuser: les mères, les femmes n'entrent pas dans les salles d'opérations. On fait taire l'émotion aussi sur les navires en danger. Elle n'aide pas à sauver les hommes."⁸ Lorsque la femme de Fabien s'annonce au bureau pour demander des nouvelles de son époux, quelle intruse!: Tout ici la refuse, comme si elle n'appartenait pas à ce monde: "Car ni l'action ni le bonheur individuel n'admet de partage: ils sont en conflit".⁹ Mais reconnaissons que le monde féminin avec son souci de bonheur individuel n'est pas inférieur à celui de l'action. Pour Saint-Exupéry chacun de ces deux mondes a sa raison d'être. N'est-ce pas pour cela que Rivière, malgré son dévouement au

7. Ibid., p. 85.

8. Ibid., pp. 119-120.

9. Ibid., p. 120.

métier, reconnaît que "Cette femme parlait elle aussi au nom d'un monde absolu et de ses devoirs et de ses droits, celui d'une clarté de lampe sur la table du soir, d'une chair qui réclamait sa chair, d'une patrie d'espoirs, de tendresses, de souvenirs. Elle exigeait son bien et elle avait raison. Et lui aussi, Rivière, avait raison, mais il ne pouvait rien opposer à la vérité de cette femme."¹⁰ Cependant, selon Saint-Exupéry, le vrai bonheur transcende l'égoïsme.

La volonté, l'énergie que l'on admire en Rivière sont indispensables à l'action. Ce chef, pour qui la lutte pour le succès des vols de nuit est semblable à une bataille pour la survie, repoussé avec véhémence l'opposition publique à sa politique: "C'est pour nous, avait répliqué Rivière, une question de vie ou de mort, puisque nous perdons, chaque nuit, l'avance gagnée, pendant le jour, sur les chemins de fer et les navires."¹¹ Avec volonté, l'équipe de Vol de nuit poursuit sa tâche sans se laisser ébranler. Fabien reste aux commandes de l'avion en dépit du cyclone: "Dans ses remous en coups de bélier, pour amortir les secousses du volant (- - -) il s'était cramponné à lui de toutes ses forces."¹² Rien ne gouverne le destin des hommes qu'eux-mêmes. L'Homme est maître de son destin s'il a la volonté car "il n'y a pas de fatalité extérieure."¹³ Saint-Exupéry introduit ici l'idée du libre arbitre, sous l'influence peut-être de l'éducation des jésuites. Il soutient que l'Homme ne peut être a priori condamné comme les jansénistes veulent nous le faire croire. Fabien aurait

10. Ibid., p. 120

11. Ibid., p. 111.

12. Ibid., p. 123.

13. Ibid., p. 124.

pu sortir victorieux d'une faiblesse intérieure. Sans doute: "vient le moment où l'on se découvre vulnérable; alors les fautes vous attirent comme un vertige."¹⁴ Mais Rivière, lui, veut, avant tout, insuffler la volonté à ses pilotes, parce que: "L'homme était pour lui une cire vierge qu'il fallait pétrir. Il fallait donner une âme à cette matière, lui créer une volonté."¹⁵

L'action exige la discipline. Saint-Exupéry apprécie, depuis sa jeunesse, cette vertu comme s'il savait qu'il en aurait besoin dans sa carrière. Une lettre de jeunesse écrite à sa soeur confirme son admiration pour la discipline: "Rinette, voyez-vous, ce n'est que par une discipline perpétuelle que l'on peut éduquer la justesse de sa pensée et c'est tout de même ce que l'on a de plus précieux. Ce que l'on devrait avoir de plus précieux."¹⁶ Plus tard il fera l'éloge de Hochedé, son camarade du groupe 2/33, pour sa constante discipline, qui ne recule pas devant le danger: "La discipline militaire et le respect hiérarchique peuvent solliciter d'un Hochedé qu'à peine abattu en flammes et par miracle indemne, il se réinstalle dans un autre avion pour une mission qui cette fois-ci sera périlleuse. . ."¹⁷ Pour faire régner la discipline, Rivière applique sans exception le règlement salvateur. Sa décision de congédier le vieil ouvrier, Roblet, suit un débat de conscience, mais à la fin c'est la discipline qui l'emporte: "Roblet partira."¹⁸ La décision, au fond, est prise pour la

14. Ibid., p. 124

15. Ibid., p. 124

16. Antoine de Saint-Exupéry, Lettre de jeunesse. Paris: Pléiade, Gallimard, 1953, p. 52

17. Pilote de guerre, op. cit., p. 357

18. Op. cit., p. 105

raison que ne pas punir une négligence, si petite qu'elle soit, en favorisera d'autres, peut-être, plus graves, ce qui risque de compromettre la vie des pilotes. D'ailleurs une telle mesure est de règle: "Le règlement, pensait Rivière, est semblable aux rites d'une religion qui semblent absurdes mais façonnent les hommes."¹⁹ Par discipline les pilotes observent les règlements dont ils ne comprennent pas, parfois, le sens. Ils doivent décoller, qu'il fasse beau ou mauvais temps.

Responsabilité est le mot-clef de l'oeuvre de Saint-Exupéry en rapport avec les exigences de l'action. Ce terme, en relation avec le mot Chef, a un sens large. Le responsable chez le pilote-écrivain, nous l'avons dit dans le chapitre précédent, n'est pas en général un homme supérieur aux autres. C'est un homme qui coopère avec les autres pour bâtir une civilisation qui les dépasse. Les hommes devraient se tenir pour responsables les uns les autres, et ne devraient pas imputer à autrui les fautes commises, à moins d'efforts personnels déterminés pour les éviter. La responsabilité expérienne est humaniste dans la mesure où le responsable se considère comme complètement lié au sort des autres: "le chef est celui qui prend tout en charge. Il dit" J'ai été battu. Il ne dit pas: Mes soldats ont été battus."²⁰ Comme chef de la base de Cap Juby et plus tard de Buenos Aires, Saint-Exupéry ne parle pas de la responsabilité en aveugle. A Cap Juby où les escales sont dangereuses, il est chargé d'assurer la sécurité des pilotes. Il y a bien réussi. Les Maures l'aiment et il sait s'entendre avec eux pour le rachat des pilotes qui tombent en panne sur leur sol. Par expérience, il a compris le sens de la responsabilité dont il a précisé la

19. Op. cit., p. 92

20. Op. cit., p. 369

valeur dans Terre des hommes: "Être homme, c'est précisément être responsable. C'est connaître la honte en face d'une misère qui ne semblait pas dépendre de soi. C'est être fier d'une victoire que les camarades ont remportée. C'est sentir, en posant sa pierre, que l'on contribue à bâtir le monde."²¹

21. Op. cit., p. 166

CHAPITRE QUATRE

L'HOMME D'ACTION

Selon François Mauriac: "Les personnages (que les romanciers) inventent ne sont nullement créés, si la création consiste à faire quelque chose de rien. Nos prétendues créatures sont formées d'éléments pris au réel; nous combinons, avec plus ou moins d'adresse, ce que nous fournissent l'observation des autres hommes et la connaissance que nous avons de nous-mêmes. Les héros du roman naissent du mariage que le romancier contracte avec la réalité."¹

Il en est ainsi de l'homme d'action chez Saint-Exupéry. C'est un homme que l'auteur connaît, le plus souvent un ami intime, un collègue ou l'auteur lui-même. Jacques Bernis, le héros de Courrier Sud, n'est-il pas Saint-Exupéry encore incertain, acceptant mal les exigences du métier, impuissant à renoncer, pour l'action, au bonheur individuel, qu'incarne Geneviève. Michel Quesnel écrit: "Jacques Bernis, c'est-à-dire Saint-Exupéry, va essayer - faute de la vivre ou avant de la vivre - de suivre en imagination son entreprise."² Parmi les hommes d'action de Saint-Exupéry, se reconnaissent des gens dont il estime les qualités et qu'il idéalise, comme Didier Daurat: "l'admirable figure de chef."³

Nous nous sommes déjà assez arrêtés sur l'idée d'action pour en pressentir les incarnations. Un homme d'action est avant tout un constructeur, mais c'est aussi un homme qui coopère: "L'homme disait mon père

-
1. François Mauriac, Le romancier et ses personnages, suivi de L'éducation des filles, Paris: Livre de Poche, 1972, p. 81
 2. Michel Quesnel, Saint-Exupéry ou la vérité de la poésie. Paris: Plon, 1965, pp. 91-92.
 3. Antoine de Saint-Exupéry, Vol de nuit. Préface d'André Gide (Paris: Folio Gallimard, 1931), p. 9.

c'est d'abord celui qui crée. Et seuls sont frères les hommes qui collaborent."⁴

Guillaumet est un homme d'action tout d'abord par son esprit de coopération, de camaraderie. Quand Saint-Exupéry doit prendre charge de passagers et du courrier d'Afrique, mal préparé pour affronter les montagnes de l'Espagne, il s'est adressé à Guillaumet qui: "connaissait les trucs qui livrent les clefs de l'Espagne."⁵ En ami, ce dernier explique au jeune pilote les difficultés à surmonter, les précautions à prendre pour survoler l'Espagne sans incident. Sans sous-estimer les dangers, il ne les exagère pas. Il l'avertit: "Méfie-toi d'eux, dit-il, marque-les sur ta carte. . ."⁶ Saint-Exupéry avoue que Guillaumet au lieu de lui enseigner l'Espagne: "faisait de l'Espagne une amie."⁷ Au contraire d'un égoïste, Guillaumet partage ses expériences avec son camarade, sachant bien qu'ils travaillent pour le même but et qu'un savoir qui ne grandit pas l'Homme ne vaut rien. Il donne confiance et courage à son ami, en lui disant que, si difficile que soit une tâche, il faut s'inspirer de l'exemple de ceux qui l'ont accomplie, malgré les obstacles rencontrés: "Les orages, la brume, la neige, quelque fois ça t'embêtera. Pense alors à tous ceux qui ont connu ça ayant toi, et dis-toi simplement: ce que les autres ont réussi, on peut toujours le réussir."⁸

4. Antoine de Saint-Exupéry, Citadelle (Paris: Pléiade, Gallimard, 1959), p. 524.

5. Terre des Hommes, op. cit., p. 143.

6. Ibid., p. 144

7. Ibid., p. 144

8. Ibid., p. 144

Guillaumet renseigne Saint-Exupéry sur l'Espagne parce que lui, Guillaumet, connaît bien le pays. En homme courageux il chasse la peur du coeur du néophyte. Ce pilote, qui devait plus tard réaliser la traversée par avion postal de la Cordillère des Andes, a vécu des aventures dont la plus héroïque est retracée dans Terre des hommes. Dire que Guillaumet est courageux et responsable n'est point le flatter. Pris dans une tempête de neige au cours d'une traversée des Andes il a marché cinq jours et quatre nuits sans manger: "Ce que j'ai fait, je le jure, jamais aucune bête ne l'aurait fait."⁹ Il a pu résister parce qu'il a pensé aux autres, à l'estime en laquelle ils le tenaient. Il lutte, dans la pensée que son sort est lié à celui des autres et qu'ils ont confiance en lui: il serait lâche de les décevoir: "Ma femme si elle croit que je vis, croit que je marche. Les camarades croient que je marche. Et je suis salaud si je ne marche pas."¹⁰ En vrai homme d'action, il fait preuve de courage et de responsabilité sans s'en vanter; Saint-Exupéry rapporte, à sa louange: "Si on lui parlait de son courage, Guillaumet hausserait les épaules. Mais on le trahirait aussi en célébrant sa modestie (. . .) Le courage de Guillaumet, avant tout, est un effet de sa droiture. Mais sa véritable qualité n'est point là. Sa grandeur c'est de se sentir responsable. Responsable de lui, du courrier et de ses camarades qui espèrent (. . .) Responsable un peu du destin des hommes, dans la mesure de son travail."¹¹ Saint-Exupéry dit de Guillaumet qu'il est semblable à un jardinier qui ignore la peine du travail: "Bêcher, ça me paraît tellement beau!

9. Ibid., p. 165.

10. Ibid., p. 164.

11. Ibid., p. 164.

On est libre quand on bêche! . ."12

Le héros-type de Saint-Exupéry est un homme courageux. Tel est Mermoz, le généreux, qui se mesure aux intempéries, brave les montagnes, l'orage, les remous, et toutes les sortes de dangers du métier de pilote. Pourtant: "Mermoz s'engageait dans ces combats sans rien connaître de l'adversaire, sans savoir, si l'on sort en vie de telles étreintes. Mermoz est à l'avant-garde dans la Ligne. Il franchit pour la première fois l'Atlantique du Sud en hydravion. Il est le précurseur du vol de Buenos Aires à Santiago, du Sahara, des Andes: "Lorsque la nuit fut bien appri-voisée, Mermoz essaya l'océan. Et le courrier, dès 1931, fut transporté pour la première fois, en quatre jours de Toulouse à Buenos Aires."14 Certes, Mermoz remporte des victoires mais ce n'est pas sans risque. Saint-Exupéry raconte dans Terre des hommes, un incident qui fallit coûter la vie à ce pilote courageux: "Une panne livre Mermoz aux Maures; ils hésitèrent à le massacrer, le gardèrent quinze jours prisonnier, puis le revendirent. Et Mermoz reprit ses courriers au-dessus des mêmes territoires (. . .) Mermoz tombe en panne d'huile au milieu de l'Atlantique Sud (. . .) un navire le sauva lui, son courrier et son équipage."15 Un autre aurait renoncé à l'action, à ses périls. Mais non pas lui: il "avait défriché les sables, la montagne, la nuit et la mer. Il avait sombré plus d'une fois dans les sables, la montagne, la nuit et la mer. Et quand il était revenu, ç'avait toujours été pour repartir."16

12. Ibid., p. 167

13. Ibid., p. 155

14. Ibid., p. 156

15. Ibid., p. 156

16. Ibid., p. 156

Mermoz est un homme d'action, un camarade dont on gardera toujours le souvenir car: "On n'achète pas l'amitié d'un Mermoz, d'un compagnon que les épreuves vécues ensemble ont lié à nous pour toujours."¹⁷ Mermoz est le héros-type de Saint-Exupéry. Il symbolise l'Homme pour qui le métier n'est pas seulement un moyen de rendre un service matériel ou social, mais aussi un outil pour découvrir la vérité de l'Homme: "Si vous aviez objecté à Mermoz, quand il plongeait vers le versant chilien des Andes, avec sa victoire dans le coeur, qu'il se trompait, qu'une lettre de marchand, peut-être, ne valait pas le risque de sa vie, Mermoz eût ri de vous. La vérité c'est l'homme qui naissait en lui quand il passait les Andes."¹⁸

L'oeuvre de Saint-Exupéry n'a pas de héros dans le simple sens traditionnel du mot. Nous avons précédemment parlé de la droiture de Guillaumet, du courage et de l'amitié de Mermoz. L'auteur ne loue pas l'un au détriment de l'autre. Au contraire ils sont complémentaires dans la mesure où ils coopèrent pour assurer le service commun. Chacun, par sa conduite, s'affirme homme d'action. Il en est de même de Fabien, le pilote autour duquel tourne l'action de Vol de nuit. Responsable du courrier de Patagonie, il quitte sa femme à l'heure du matin où d'autres hommes préféreraient la chaleur du foyer. Pour l'épouse, ce sacrifice n'a rien de significatif. Elle s'inquiète des risques que court son mari et semble maudire la nuit qui va le lui arracher. Mille pensées lui viennent à l'esprit: "Cet homme, au milieu de ces millions d'hommes, était préparé seul pour cet étrange sacrifice. Elle en eut du chagrin. Il échappait à sa douceur. Elle l'avait nourri, veillé et caressé, non pour elle-même,

17. Ibid., p. 158

18. Courrier Sud, Cité par R. M. Albérès, in ouvrage collectif: Saint-Exupéry, op. cit., p. 160

mais pour cette nuit qui allait le prendre. Pour des luttes, pour des angoisses, pour les victoires dont elle ne connaît rien. Ces mains tendres n'étaient qu'apprivoisées, et leurs vrais travaux étaient obscurs. ¹⁹ Tel un homme prêt pour le combat, Fabien ne se soucie plus des soins de sa femme. Pour lui, il vit un moment privilégié. Il pense à ses victoires et la tristesse de son épouse l'intrigue, surtout lorsque celle-ci l'interroge: " - Triste, non; pourquoi? Ces plaines, ces villes, ces montagnes . . . Il partait libre, lui semblait-il à leur conquête. Il pensait aussi qu' avant une heure il posséderait et rejeterait Buenos Aires (. . .) c'est beau de partir la nuit." ²⁰ Nous ne pouvons croire que le pilote n'aime pas sa maison. Peut-être estime-t-il pourtant par-dessus tout ce qui prime les douceurs des hommes simples.

L'homme d'action lutte contre la Nature hostile. A moins de s'opposer à elle par cette lutte acharnée que mènent, dans l'exercice du métier, la volonté, la discipline et le sens des responsabilités, l'homme n'a plus de sens. Il s'affirme donc en affrontant un monde qui le met en question. Cette opposition entre l'homme et la Nature, cette lutte libératrice qu'exige la condition précaire de l'homme sont au principe de la pensée de Saint-Exupéry. R. Marill-Albérès note ainsi: "(. . .) l'action crée aussi un autre dialogue entre l'homme et la nature. "La terre nous en apprend plus sur nous que tous les livres. Parce qu'elle nous résiste. L'homme se découvre quand il se mesure avec l'obstacle (. . .)." ²¹ Dans sa quête de la grandeur, l'homme est appelé à s'affirmer contre le monde, pour ne pas trahir sa mission: "Le combat de l'homme dans la matière, au

19. Vol de nuit, op. cit., p. 107

20. Ibid., op. cit., p. 108

21. Ouvrage Collectif: Saint-Exupéry, op. cit., p. 162

milieu de la matière, fait la noblesse de l'homme, qui doit lutter avec la Nature, sans l'avilir et sans s'avilir, comme Jacob lutta avec l'ange. . . Mais Saint-Exupéry va plus loin, et se rapproche de la pensée chrétienne dont il est nourri: il appartient à l'homme de dominer la Nature, de la dépasser, de la rédimmer avec lui."²²

La lutte de Fabien contre le cyclone illustre le combat entre l'homme et la matière. Il s'y engage avec toute sa volonté pour sauver sa vie, celle du radio, pour préserver l'avion, et le courrier de Patagonie dont il est responsable. Dans cette lutte acharnée, les mains symboles du travail dans l'oeuvre de Saint-Exupéry, jouent un grand rôle. Dès que: "Les premiers remous de l'orage lointain attaquaient l'avion (. . .) il se cramponna des deux mains aux longerons d'acier (. . .). Une tête et des épaules immobiles émergeaient seules de la faible clarté. Ce corps n'était qu'une masse sombre, appuyée un peu vers la gauche, le visage face à l'orage, lavé sans doute par chaque lueur (. . .). Tout ce qui s'y pressait de sentiments pour affronter une tempête: cette moue, cette volonté, cette colère (. . .) restait (. . .) impénétrable. Sans doute ces mains, fermées sur les commandes pesaient déjà sur la tempête, comme sur la nuque d'une bête, mais les épaules pleines de force demeuraient immobiles, et l'on sentait là une profonde réserve."²³ Voilà la vie menacée; la matière semble lancer toute sa furie sur l'homme. L'équipe regarde: "La nuit, et tout ce qu'elle portait de rocs, d'épaves, de collines, coulait aussi contre l'avion avec la même étonnante fatalité."²⁴ Fabien s'applique, avec tout

22. R. M. Albérès: ouvrage collectif, op. cit., p. 162

23. Vol de nuit, op. cit., p. 99

24. Ibid., p. 113

ce qu'il possède de force, d'expérience professionnelle, à dominer la tempête. D'escale en escale, il demande des renseignements salvateurs. Mais il ne reçoit que des réponses déconcertantes, comme celle que lui communique Commodoro: "Retour ici impossible. Tempête."²⁵

L'homme d'action s'efforce de dompter le monde matériel. Fabien a l'impression que, dans cette nuit sans rivage, tout se révolte contre l'homme: "il lui parut que la matière aussi se révoltait. Le moteur, à chaque plongée, vibrait si fort que toute la masse de l'avion était prise d'un tremblement comme de colère. Fabien usait ses forces à dominer l'avion, la tête enfoncée dans la carlingue, face à l'horizon gyroscopique car alors, au dehors, il ne distinguait plus la masse du ciel de celle de la terre, (. . .). Déjà le pilote qu'elles trompaient se débattait mal, perdait son altitude, s'enlisait peu à peu dans cette ombre."²⁶

Il doute de ses chances de s'en tirer: "Et c'est à cette minute que luirent sur sa tête (. . .) quelques étoiles (. . .) Ils errent parmi des étoiles (. . .) dans un monde où rien d'autre (. . .) que lui Fabien et son camarade, n'était vivant (. . .), ils errent, infiniment riches mais condamnés."²⁷ Ils ont atteint la dernière limite de leurs ressources en essence. Peut-être naufragés, meurent-ils quelque part. Au bureau des opérations: "La fiche du R.B. 903, l'avion de Fabien, figurait déjà au tableau mural, dans la colonne du matériel indisponible."²⁸ La mort de Fabien pourrait susciter des sentiments de révolte contre la loi de l'action.

25. Ibid., p. 113

26. Ibid., p. 123

27. Ibid., pp. 124-125

28. Ibid., p. 130

Toutefois l'idéal visé alimente le tragique du drame. Nous attendons que cet incident influence la décision de Rivière sur les vols de nuit.

Considérons le cas de Rivière, personnage principal de Vol de nuit, l'homme d'action par excellence. Il incarne pour Saint-Exupéry le chef tel que lui est apparu Daurat, directeur de l'exploitation de la société Latécoère, à l'époque où la direction de la compagnie était incertaine. Selon Léon Werth: "Un chef émergea: Didier Daurat. Il assumait la direction de l'exploitation (. . .). Organisateur à l'énergie de fer, Daurat - dont Saint-Exupéry devait s'inspirer pour camper le personnage étonnant de Rivière dans Vol de nuit (. . .), avait en quelque sorte créé un type idéal d'aviateur de ligne que chacun s'efforçait de réaliser. Ce type était aussi bien un pilote aux prises avec les éléments, qu'un chef d'un aéroplane perdu dans le désert, ou qu'un mécano acharné à son travail."²⁹ Considérons donc le Rivière de Vol de nuit comme l'homme d'action par excellence, le chef.

Rivière aimerait voir régner la discipline: il est "le chef redoutable et redouté qui impose une discipline implacable."³⁰ Le souci de la discipline a fait de lui un personnage dur. Il ordonna à Robineau, l'inspecteur du réseau de: "faire sauter les primes d'exactitude pour tous les départs retardés, même par brume."³¹ Robineau exécute l'ordre du chef non sans quelque fierté. Mais si nous demandons, comme les pilotes, comment influencer le temps? Comme Serge Losic l'écrit: "Nous admirons les qualités du grand chef. Il a une

29. Léon Werth, La vie de Saint-Exupéry, suivi de: Tel que j'é l'ai connu. Paris: Edition du Seuil, 1948, p. 25.

30. Marcel Migeo, Saint-Exupéry. Une vie héroïque et volontaire. in Saint-Exupéry, ouvrage collectif, op. cit., p. 13

31. Vol de nuit, op. cit., p. 91

volonté de fer. Toutefois, il nous déçoit. Son intention est généreuse et humaniste, mais les moyens pour y parvenir sont discutables (. . .). Il demande à ses subordonnés, à lui-même des efforts continuels, surhumains (. . .). Où sont ces lassitudes qui caractérisent l'homme de n'importe quel métier?"³² Rivière semble pousser la dureté à l'extrême. L'homme, en n'importe quelle profession, tend à se relâcher à certains moments, même devant les règlements les plus stricts. Il reste pourtant que le relâchement du zèle, dans l'exercice de tout métier, n'aide pas à obtenir le meilleur résultat possible. Or ce dernier doit être le but de toute entreprise. La conviction de Rivière est que plus on exige de l'homme, plus on obtient de lui. Si Rivière est dur envers son personnel, c'est sans doute pour lui apporter un code de conduite, pour l'éveiller à l'action et non pas, comme il peut sembler, pour le subjuguier. Rivière, lui: "ne pensait pas les asservir par cette dureté, mais les lancer hors d'eux-mêmes. S'il châtiât ainsi tout retard, il faisait acte d'injustice, mais il tendait vers le départ la volonté de chaque escale; il créait cette volonté."³³

Les mesures que prend Rivière produisent les effets désirés; les pilotes, le plus humble personnel de la Ligne restent éveillés et: "Grâce à Rivière, sur quinze mille kilomètres, le culte du courrier primait tout."³⁴ La discipline pèse, mais une fois celle-ci acceptée, on connaît le vrai bonheur, on ignore les inconvénients du métier et la

32. Serge Losic, L'idéal humain de Saint-Exupéry. (Paris: A. Nizet, 1965), p. 29

33. Vol de nuit, op. cit., p. 92

34. Ibid., p. 92.

rigueur d'un chef. Tel est le cas des pilotes. Rivière observe: "Ces hommes-là sont heureux, parce qu'ils aiment ce qu'ils font, et l'aiment parce que je suis dur."³⁵ Toutefois nous ne croyons pas que les pilotes aiment ce qu'ils font parce que le chef est austère. Peut-être consentent-ils à cette contrainte pour réaliser leur ambition dans un métier volontairement choisi. Le plus souvent les récompenses de nos efforts nous font ignorer les souffrances, les obstacles à surmonter. Dans ses rapports avec les pilotes, Rivière est surtout préoccupé par son but, auquel il subordonne tous les vœux de confort personnel: "Il faut les pousser, pensait-il, vers une vie forte qui entraîne des souffrances et des joies mais qui seule compte."³⁶ Comment expliquer la sanction que Rivière ordonne à Robineau d'infliger au pilote Pellerin pour avoir mangé avec un collègue, de même que le renvoi de Roblet après vingt ans de service, pour une faute dont il n'est peut-être pas responsable? La formulation même de l'ordre de punition rend douteuse sa légitimité: "L'inspecteur s'étonne d'une telle injustice. Pourtant le chef a ses raisons. Pour imposer une discipline, la décision est irrévocable et il n'en éprouve aucun remords: "Suis-je juste ou injuste? Je l'ignore. Si je frappe, les pannes diminuent. Le responsable, ce n'est pas l'homme, c'est une puissance obscure que l'on ne touche jamais, si l'on ne touche pas tout le monde. Si j'étais très juste, un vol de nuit serait chaque fois une chance de mort."³⁸

35. Ibid., p. 92

36. Ibid., p. 92

37. Ibid., p. 97

38. Ibid., pp. 103-104

Malgré cette dureté apparente, Rivière est humain. Ne discernons-nous pas une bonté au fond de ses actes? Il est soucieux de la vie de ses pilotes. Un homme d'action qui s'intéresserait aux avantages matériels seuls ne se donnerait pas tant de peine. Or les rapports régnant entre Rivière et ses pilotes traduisent son désir de créer des hommes courageux, en réduisant le pouvoir de l'inconnu, une des sources de la peur. Témoin l'entretien entre Rivière et le pilote convoqué au bureau. Pas de sanction, comme pour Pellerin, coupable d'avoir mangé avec Robineau. Mais si Rivière avait félicité le pilote, celui-ci aurait eu peur à la prochaine occasion, parce que plus on a de raison d'avoir peur, plus on a peur. Il lui donne donc le sentiment que sa peur est sans grandeur. Si le pilote s'affole, il périra avec son avion. Rivière se dit: "Je le sauve de la peur. Ce n'est pas lui que j'attaquais, c'est à travers lui, cette résistance qui paralyse les hommes devant l'inconnu (. . .). Il faut que les hommes soient descendus dans ce puits sombre, et en remontent, et disent qu'ils n'ont rien rencontré. Il faut que cet homme descende au coeur le plus intime de la nuit (. . .), et sans même cette petite lampe de mineur (. . .), écarte d'une largeur d'épaules l'inconnu."³⁹ Mais au fond de soi Rivière est convaincu que le pilote a été vaillant: "C'est le plus courageux de mes hommes. Ce qu'il a réussi ce soir est très beau . . . "⁴⁰

En même temps que par cette reconnaissance d'un acte courageux, nous pénétrons le côté humain de Rivière chaque fois qu'il est obligé de prendre

39. Ibid., p. 110-111

40. Ibid., p. 110

une décision grave. Roblet, le mécanicien dans Vol de nuit, est congédié, Pourtant le débat de conscience que provoque cette mesure en Rivière fait penser qu'il aurait préféré ne pas être si dur. Il avoue: "Tous ces hommes, je les aime, mais ce n'est pas eux que je combats. C'est ce qui passe par eux . . . ".⁴¹ Cet aveu de la part du chef, peut inspirer quelque pitié pour Rivière, aux prises avec une puissance plus forte que lui et soutenu par ce seul idéal en lequel il croit si fermement: "La vie se contredit tant, on se débrouille comme on peut avec la vie . . . Mais durer, mais créer, échanger son corps périssable . . .".⁴²

Pour Rivière seul le métier finit par compter. En résumé Vol de nuit: "c'est en effet la méditation continue de Rivière sur ses rapports avec l'action."⁴³ Sont à bannir tous les sentiments qui nuisent à l'action. Il punit Robineau pour avoir manifesté de l'amitié pour Pellerin. L'amitié entre le chef et le subalterne rend le responsable moins efficace dans l'exercice de ses fonctions. Nous avons constaté dans l'un des chapitres précédents que Rivière se prive du bonheur simple des hommes, renonce à l'amour, au nom de la morale que lui impose l'action: "J'aimerais bien pourtant m'entourer de l'amitié et de la douceur humaines. Un médecin, dans son métier, les rencontre. Mais ce sont les événements que je sers. Il faut que je forge les hommes pour qu'ils les servent."⁴⁴ Cette remarque aide à mieux apprécier Rivière.

Le succès du premier vol de nuit couronne pour Rivière une véritable

41. Ibid., p. 106

42. Ibid., p. 196

43. René Tavernier, Saint-Exupéry en procès (Paris: Editions Pierre Belfond, 1967) p. 127

44. Vol de nuit, op. cit., p. 110

bataille. Il faut convaincre un public violemment opposé à la décision dangereuse de livrer l'équipage à la nuit. Le chef inébranlable fournit, pour justifier son projet, un argument propre à frapper tout homme d'action: "C'est pour nous (. . .) une question de vie ou de mort, puisque nous perdons, chaque nuit, l'avance gagnée, pendant le jour, sur les chemins de fer et les navires."⁴⁵ Le vol de nuit pose de graves problèmes, mais Rivière ne doute pas que la vie impose des aventures plus périlleuses. La loi de l'expérience ne permet pas de condamner d'avance ces vols de nuit. Les conséquences ne précèdent pas l'action. Et c'est pourquoi: "Après une longue année de lutte, Rivière l'avait emporté. Les uns disaient: "à cause de sa ténacité, de sa puissance d'ours en marche," mais selon lui, plus simplement, parce qu'il pensait dans la bonne direction."⁴⁶ La foi de Rivière peut-elle pourtant rester toujours sans faille? ne pas être affectée par l'accident aboutissant à la mort de Fabien? La disparition de Fabien et de son camarade est une épreuve pour Rivière, pour son équipe, pour l'homme d'action. Une question semble se poser: faut-il alors renoncer ou poursuivre? Le chef aurait tout donné pour empêcher cet aboutissement dont ses adversaires profiteraient pour l'accuser d'envoyer les pilotes à une mort prématurée, au nom d'un idéal qu'il est seul à défendre.

L'application du thème de "l'éternel voyageur" à Rivière est paradoxale puisqu'il ne voyage pas. Pourtant il ne s'arrête pas de guider et de suivre toutes les opérations du réseau, en particulier le Courrier de

45. Ibid., p. 111

46. Ibid., pp. 111-112

Patagonie: "Sur deux mille kilomètres, les postes radio avaient ordre, si l'un d'eux accrochait un appel, d'avertir dans les trente secondes Buenos Aires, qui lui communiquerait, pour la faire transmettre à Fabien, la position du refuge."⁴⁷ Rien de plus éprouvant que la rapidité d'arrivée de la catastrophe. Rivière médite sur la vie et sur la valeur de l'action. Le métier coûte cher: voilà, par sa faute, la femme de Fabien veuve de son mari. Sans contester le droit de l'homme au bonheur individuel, Rivière insiste sur la subordination de ce bonheur même à l'intérêt commun. Un entretien d'autrefois lui vient à la mémoire: "Un ingénieur avait dit un jour à Rivière, comme il se penchait sur un blessé auprès d'un pont en construction. "Ce pont vaut-il le prix d'un visage écrasé? Pas un des paysans, à qui cette route était ouverte, n'eût accepté, pour s'épargner un détour par le pont suivant, de mutiler ce visage effroyable. Et pourtant l'on bâtit des ponts. "L'ingénieur avait ajouté: "L'intérêt général est formé des intérêts particuliers: il ne justifie rien de plus." Et, pourtant lui avait répondu plus tard Rivière, si la vie humaine n'a pas de prix, nous agissons toujours comme si quelque chose dépassait, en valeur, la vie humaine . . . Mais . . . quoi?"⁴⁸ La signification de l'action humaine semble lui échapper un moment, quand il se sent responsable de la mort de Fabien et du radio, brisant un bonheur individuel. Il en a du remords: "Ces hommes pensait-il, qui vont peut-être disparaître, auraient pu vivre heureux (. . .). La première loi n'est-elle pas de protéger ces bonheurs-là? Mais lui-même les brise."⁴⁹ Cependant, que

47. Ibid., p. 112

48. Ibid., p. 120

49. Ibid., p. 121



l'homme le veuille ou non, il sera un jour détruit par la mort inévitable, plus redoutée que Rivière. Tout est alors perdu, y compris le bonheur temporel. Si la mort n'épargne pas le bonheur: "Il existe peut-être quelque chose d'autre à sauver et de plus durable; peut-être est-ce à sauver cette part-là de l'homme que Rivière travaille? Sinon l'action ne se justifie pas."⁵⁰

Rivière s'interroge sur son rôle de chef, ses obligations d'homme. Quelle part reconnaître à l'amour? Peut-être l'homme a-t-il un devoir plus important que l'amour: "Aimer, aimer seulement, quelle impasse! Rivière eut l'obscur sentiment d'un devoir plus grand que celui d'aimer. Ou bien il s'agissait aussi d'une tendresse, mais si différente des autres (. . .). Il s'agissait de les rendre éternels . . ."⁵¹ Il compare son devoir à celui du roi des anciens Incas du Pérou qui contraignit son peuple à porter des pierres sur la montagne pour y construire un temple au dieu du soleil. N'a-t-il pas voulu rendre éternel son peuple? "Le conducteur de peuples d'autrefois, s'il n'eut peut-être pas pitié de la souffrance de l'homme eut pitié immensément de sa mort. Non de sa mort individuelle, mais pitié de l'espace qu'effacera la mer de sable. Et il menait son peuple dresser au moins des pierres que n'ensevelirait pas le désert."⁵² Avec la mort de Fabien nous retrouvons l'idée, chez Saint-Exupéry, que la mort d'un homme d'action n'est pas d'un tragique définitif. L'essentiel est dans ce que l'homme accomplit et dans son combat pour achever son

50. Ibid., p. 121

51. Ibid., p. 121

52. Ibid., p. 121

oeuvre. Dans Courrier Sud une dépêche rapporte ce qui reste de Bernis: "Pilote tué avion brisé courrier intact (. . .) courrier bien arrivé."⁵³

Comme Bernis, Fabien accepte cette mort lorsqu'il choisit son métier. Seule sa femme la trouve tragique. Rivière pourtant n'est pas insensible à sa douleur mais il: "taisait une grande pitié."⁵⁴

Rivière bouleversé, s'enferme dans sa solitude. Peut-être la mort de Fabien va-t-elle arrêter les vols de nuit? "La mort, la voilà!" pensa Rivière. Son oeuvre était semblable à un voilier en panne sans vent, sur la mer."⁵⁵ L'inspecteur Robineau vient au secours de son chef. Rivière regarde ses mains, symboles du travail des pilotes. Ces mains qui ont forgé les hommes paraissent vaincues. Il ressent cette déception douloureuse que l'on éprouve lorsque l'on a fait une grosse bêtise. Il en veut à son subalterne pour sa médiocrité dans ce drame. Robineau n'est pas un homme d'action, il témoigne. Mais Rivière vaincu surmonte son découragement, redevient vainqueur parce qu'il n'accepte pas la pitié de Robineau. Cette attitude du chef, à la réaction de Robineau, rejoint la pensée nietzschéenne, qu'il ne faut ni éprouver ni accepter la pitié - Rivière ordonne à Robineau de continuer les opérations: "Faites décoller le courrier d'Europe à deux heures et quart. Et Robineau propagea l'étonnante nouvelle: on ne suspendait pas les vols de nuit."⁵⁶ Le pilote prêt à décoller éprouve la joie de continuer son métier. Il maîtrise sa peur, content de continuer le service de nuit. C'est là la victoire définitive de

53. Ibid., p. 17

54. Ibid., p. 129

55. Ibid., p. 130

56. Ibid., p. 134

Rivière, homme d'action par excellence pour qui: "L'événement en marche compte seul (. . .) Et Rivière, à pas lent, retourne à son travail, parmi les secrétaires que courbe son regard dur. Rivière-le-Grand, Rivière-le-Victorieux, qui porte sa lourde victoire."⁵⁷

57. Ibid., p. 136

CHAPITRE CINQ

POUVOIRS DE L'ACTION

La restauration de l'Homme est l'objet que se propose la morale de l'action que nous avons étudiée dans un des chapitres précédents. Si Saint-Exupéry se soucie du rétablissement de la grandeur de l'Homme, c'est en vertu de sa connaissance de l'état précaire de celui-ci. L'Homme nouveau, qu'appelle Saint-Exupéry, est celui qu'animerait un espoir supérieur à notre misère, un Homme actif, réalisateur de son idéal par des initiatives créatrices, aux effets durables, dans une communauté de personnes. L'homme garde le premier rang dans l'échelle des créatures. Cependant, s'il ne s'affirme pleinement, il risque de perdre sa place privilégiée, surtout au XXe siècle où la misère et l'angoisse risquent de l'entraîner au désespoir. Mais l'Homme peut surmonter son désespoir et retrouver son propre rang par les vertus d'un métier, et de toutes les activités constructives. A cet égard, un homme d'action est celui qui, conscient de la misère de son état, recourt à l'action comme à un instrument nécessaire pour réaffirmer sa dignité, sa noblesse.

Il sait payer les sacrifices exigés par le métier choisi. Le mécanicien de Vol de nuit réclame le respect de sa dignité lorsque Rivière veut le congédier; mais la vraie dignité n'est-elle pas celle de la femme de Fabien, se retirant sans protester du bureau de Rivière en l'absence de nouvelles de son époux? Toutefois, la noblesse en soi vaut-elle le prix d'un visage écrasé ou la mort d'un pilote? Que l'Homme risque sa vie pour une dignité à conquérir semble incompréhensible. Ce paradoxe inquiète Rivière, bouleversé par la mort de Fabien: "L'action même de construire un pont, brise des bonheurs; Rivière ne pouvait plus

ne pas se demander "au nom de quoi?"¹ (. . .) Il trouve lui-même la réponse, quoique surprenante: "Il s'agit de les rendre éternels."²

De Courrier Sud à Citadelle, Saint-Exupéry reste silencieux sur les incidences financières du métier. N'idéalise-t-il pas trop le côté spirituel de ce dernier? Certains critiques dénoncent les prétentions aristocratiques de la pensée de Saint-Exupéry. L'élite ne risque-t-elle pas de parler abusivement d'héroïsme, et de vie éternelle? Un Nietzsche, maître d'héroïsme, reconnaît que l'homme a besoin d'une sécurité matérielle. C'est même pour aider l'homme à triompher de la pauvreté que Nietzsche lui propose le dépassement de soi. Pourrions-nous nier la simple nécessité pour l'homme de subsister? Notre point de vue est-il simpliste? Qui croirait possible de piloter, de méditer le ventre vide? Admettons sans hypocrisie que certains avantages matériels récompensent, le plus souvent, l'action. Nous ne pouvons supposer que les considérants de carrière aient pu être entièrement étrangers à la vocation de Saint-Exupéry. Qu'il préfère l'aviation n'importe pas ici. De 1924 à 1925, il lutte avec les difficultés matérielles, écrivant à sa mère: "Je vis tristement dans un sombre petit hôtel; ce n'est guère amusant (. . .) Ma chambre est si triste que je n'ai pas le courage de séparer mes cols et mes chaussures."³ Lorsque la fortune lui sourit, il note: "Je viens enfin de savoir ce que je fais (. . .) Je suis nommé directeur de l'exploitation de l'Aéroposta Argentina" Compagnie filiale de la Cie générale Aéropostale (aux appointements de 225000 francs environ). Je pense que vous êtes

1. Vol de nuit, op. cit., p. 121

2. Ibid., p. 121

3. Antoine de Saint-Exupéry, Lettres à sa mère. (Paris: Gallimard, 1959), p. 13

contente, moi , je suis un peu triste. J'aimais bien mon existence ancienne."⁴ Soif de l'aventure? Bien des commentateurs de Saint-Exupéry, lui ont attribué le seul désintéressement de pilotes de Ligne dont le métier est de braver la mort. Mais n'ont-ils pas besoin, chefs aussi bien que subalternes, de moyens de subsister? Nous savons que la disparition de la compagnie Latécoère a eu des raisons financières, liées aux vols en Amérique du Sud, loin du territoire français. Marcel Migeo rapporte en détail les protestations véhémentes de Mermoz, de Guillaumet, de Saint-Exupéry, de Dubourdieu lorsque Didier Daurat fut relevé de ses fonctions. Saint-Exupéry, lui, écrit à Raoul Dautry pour réfuter les accusations portées contre Daurat par Serre, ancien agent de la Ligne. Nous ne voulons pas entrer dans ces détails. Il suffit de savoir que la liquidation de l'Aéropostale apporte à Saint-Exupéry et à ses collègues une situation misérable: "La situation de Saint-Exupéry est donc précaire. Elle devient de plus en plus difficile. Il faut vivre. Les soucis matériels l'empêchent même d'écrire. Il est obsédé par le besoin d'une situation stable et il ne voit cette situation qu'à Air-France."⁵ Il s'en est tiré par une réconciliation avec Air-France. Reste à convaincre ses lecteurs de son seul mépris des considérants matériels.

Cependant admirons chez Saint-Exupéry, la recherche, dans le métier, d'un terrain de dépassement de soi. Lors de la cessation d'activité de l'Aéropostale, il s'est déjà créé une renommée. Il aurait pu trouver un quelconque emploi, s'il ne s'était agi que de gagner sa vie. Mais il a

4. Ibid., p. 156

5. Marcel Migeo, op. cit., p. 147

une préférence - l'aviation - pour tout ce qu'elle lui promet de particulier. "Il désire gagner sa vie, certes, mais en pilotant, en reprenant sa place auprès des camarades en retrouvant l'équipe."⁶

Par là on pourrait dire que Saint-Exupéry soutient l'opinion, exprimée dans Citadelle, selon laquelle l'homme ne doit pas travailler pour un seul bénéfice matériel. Selon lui, toute activité devrait posséder une dimension de transcendance dans ce qu'elle apporte à l'homme: "Ce n'est pas par ses effets matériels, par sa "production" qu'un travail est bénéfique: C'est parce qu'il forge l'homme qui se consacre à lui, et l'intègre à l'humanité active."⁷ Les pilotes qui transportent le courrier rendent service aux autres hommes. Pour Saint-Exupéry un homme de métier devrait quelque peu penser à l'humanité. Parmi même les âmes généreuses, il en est qui méconnaissent la valeur des vols de nuit. A ceux-là, Saint-Exupéry et ses collègues dévoilent le mystère de leur sacrifice: "Autour de la table amicale, ils tentaient d'expliquer la mystique du courrier et de justifier le sacrifice d'une vie humaine pour le transport de quelques papiers dans la soute d'avion (. . .). Je ne l'ai jamais cru. Et les hommes de la Ligne étaient arrivés à partager mon opinion. Ils avaient senti, peu à peu, que parmi toutes ces lettres il y en avait au moins une susceptible d'apporter un peu de paix, un peu d'espoir à une âme en détresse."⁸

Dans l'échelle des valeurs de l'action, placer en premier les relations humaines ne serait sans doute pas contredire Saint-Exupéry. En

6. Ibid., p. 147

7. R. Marill-Albérès, in Saint-Exupéry, ouvrage collectif, op. cit., pp. 160-1

8. Didier Daurat, Ibid., pp. 83-84

rapport avec les autres, l'homme reste éveillé, sent son appartenance à la grande communauté des hommes, chargés de bâtir une civilisation qui les dépasse. Tout au long de son oeuvre. Saint-Exupéry insiste sur la fraternité des hommes. De Vol de nuit à Pilote de guerre, les personnages vivent de l'esprit d'équipe, de camaraderie et d'amitié. Les pilotes de Vol de nuit triomphent de l'égoïsme pour se vouer à l'intérêt commun. Leur action atteint un niveau supérieur pour la raison qu'en dépit des risques du métier, de la dureté de Rivière, : " (. . .) dans cette lutte, une silencieuse fraternité liait, au fond d'eux-mêmes, Rivière et ses pilotes. C'étaient des hommes du même bord, qui éprouvaient le même désir de vaincre."⁹ Certes, Saint-Exupéry n'est pas le premier à avoir employé le mot: camaraderie. Il n'en est pas moins significatif que ce mot n'ait chez lui aucune résonance politique comme chez certains écrivains contemporains. Pour lui les mots camarade et frère sont interchangeables. Le personnel de la Ligne se souviendra toujours de Mermoz parce qu'"On n'achète pas l'amitié d'un Mermoz, d'un Mermoz, d'un compagnon que les épreuves vécues ensemble ont lié à nous pour toujours."¹⁰ L'action permet la fraternité humaine, fait naître et renforce l'amour vrai au mépris de l'égoïsme: "Liés à nos frères par un but commun et qui se situe en dehors de nous, alors seulement nous respirons et l'expérience nous montre qu'aimer ce n'est point nous regarder l'un l'autre, mais regarder ensemble dans la même direction."¹¹ Dans Pilote de guerre Saint-Exupéry écrit, au nom de ses camarades du groupe 2/33, que rien d'autre que l'amour n'est la

9. Vol de nuit, op. cit., p. 111

10. Terre des Hommes, op. cit., p. 158

11. Ibid., p. 252

vraie récompense de leurs missions dangereuses. L'amour propre entraîne malheurs: "amis il s'agit, ici, de l'amour véritable: un réseau de liens qui fait devenir."¹² L'idéal saint-exupérien enveloppe l'idée de la noblesse d'un métier. Mais ce dernier ne se restreint pas à l'aviation, et tous hommes travaillant ensemble peuvent goûter l'unité qui favorise le progrès humain: "La grandeur d'un métier peut être, avant tout, d'unir les hommes: il n'est qu'un luxe véritable, et c'est celui des relations humaines."¹³

Par le métier, l'homme prend sa propre, mesure, découvre de quoi il est capable, s'affirme. Nous avons précédemment reconnu que moyens de subsister et fraternité humaine sont les fruits de l'action. Mais le périssable est secondaire, selon Saint-Exupéry: "Quiconque lutte dans l'unique espoir de biens matériels, en effet, ne récolte rien qui vaille de vivre."¹⁴ N'est-ce pas laisser entendre que ce qui dépasse à quelque degré la vie la justifie? Les avantages matériels et sociaux de l'action ne la justifient pas. Rivière n'arrive à donner un sens à son rôle de chef, à la mort de Fabien et à celle du radio, qu'en se disant qu' "Ils s'agissait de les rendre éternels . . .".¹⁵ Cet idéal qui explique la dureté de Rivière, justifie également l'action. L'Homme en obtient la récompense la plus haute: échapper à la mort - . Nous partageons là-dessus l'opinion de Serge Losic quand il écrit: "Là où Saint-Exupéry nous semble plus réaliste, c'est lorsqu'il parle de l'action comme d'un sauve-

12. Pilote de guerre, op. cit., p. 361

13. Terre des Hommes, op. cit., p. 158

14. Terre des Hommes, op. cit., p. 168

15. Vol de nuit, op. cit., p. 121

tage de la mort."¹⁶ Bien sûr la mort, nous ne pouvons pas l'éviter. Que faire donc? Essayer de notre vivant de construire de grands souvenirs de notre existence.

Mais le moyen le plus universel d'échapper à la mort, semble consister dans l'entreprise de la famille. Cela peut nous paraître même plus réaliste que l'action héroïque de Vol de nuit. Saint-Exupéry nous fait partager ses sentiments au moment de la mort de la mère de trois garçons paysans: "Je regardais la mère, cette vieille paysanne au visage paisible et dur, aux lèvres serrées (. . .) Et j'y reconnaissais le visage des fils. Ce masque avait servi à imprimer le leur. Ce corps avait servi à imprimer ces corps, (. . .) Et maintenant, elle reposait brisée mais comme une gangue dont on a retiré le fruit. A leur tour, fils et filles, de leur chair, imprimeraient des petits d'hommes. On ne mourrait pas dans la ferme. La mère est morte, vive la mère!"¹⁷ En dépit de la mort, l'Homme agissant reste durablement présent. La récompense de son action, c'est l'échange de son corps périssable contre une survie.

16. Serge Losic, L'idéal humain de Saint-Exupéry. (Paris: A. G. Nizet, 1965), p. 31

17. Terre des Hommes, op. cit., p. 257

CONCLUSION

Au terme de notre étude sur le thème de l'action dans l'oeuvre d'Antoine de Saint-Exupéry, résumons l'essentiel de sa pensée, selon ce que la discussion et la lecture de son oeuvre nous ont fourni.

Au cours de cette dissertation, nous avons souligné à plusieurs reprises, le message essentiel de Saint-Exupéry. En dehors de Courrier Sud dans lequel le héros, Jacques Bernis (Saint-Exupéry), déchiré entre son amour pour Geneviève et le métier, hésite encore, l'action est le thème principal de Vol de nuit à Pilote de guerre avec, pour couronnement, ce que l'on pourrait appeler le credo de l'écrivain sur la conduite humaine, dans Citadelle. Sur cette mise au point de la pensée de Saint-Exupéry, Philippe Arthuys écrit: " (- - -), si l'on considère dans son ensemble l'oeuvre de Saint-Exupéry, on est frappé de la préservation du mouvement parallèle de la pensée et de la forme (. . .) - et du dépouillement de plus en plus grand qu'elle subit de Courrier Sud à Citadelle. "C'est dans ce grand ouvrage, nous dit Georges Pélissier, qu'il faut chercher l'accomplissement de sa pensée et le couronnement de son oeuvre."¹

Saint-Exupéry voit dans son métier - l'aviation - l'une des activités par lesquelles l'homme peut donner un sens à sa vie. Par l'action l'homme triomphe de sa faiblesse, de son désespoir, s'affirme. Cependant, en choisissant un métier comme un moyen de lutter pour son salut, l'homme ne peut se dispenser d'un code de conduite, d'une morale de l'action. Homme de combat par excellence, l'homme exupérien, qu'il soit Hochedé, Guillaumet, Mermoz ou Rivière ne lutte pas en égoïste. Il meurt pour accroître

1. Philippe Arthuys, revue critique des Cinq Visages de Saint-Exupéry, de Georges Pélissier, dans Critique, 8. Paris, 1952, pp. 801-802

le bonheur humain: "Mermoz 'essayait' pour les autres."² L'homme atteint son plein épanouissement par les actes de sacrifice qu'exigent toutes activités humaines ayant l'homme comme but. Dès lors, ne pourrait-on pas dire que la pensée de Saint-Exupéry s'enracine dans deux exigences: le métier ou l'action et les sacrifices, dans l'intérêt même de l'Homme? Supprimons-les, et tout s'écroulerait. Un seul mot: civilisation, résume tout. Déçu, mais luttant pour sauver cette civilisation que l'homme ravage, le pilote-écrivain réaffirme dans Pilote de guerre, son point de vue: "Ma civilisation repose sur le culte de l'Homme au travers des individus. Elle a cherché, des siècles durant, à montrer l'Homme, comme elle eût enseigné à distinguer une cathédrale au travers des pierres. Elle a prêché cet Homme qui dominait l'individu. . . (. . .). Il faut restaurer l'Homme. C'est lui l'essence de ma culture. C'est lui la clef de ma communauté. C'est lui le principe de ma victoire (. . .). Ma civilisation, héritière de Dieu a fait chacun responsable de tous les hommes, et responsable de chacun. Un individu doit se sacrifier au sauvetage d'une collectivité (. . .). La grandeur, en effet, de ma civilisation, c'est que cent mineurs s'y doivent de risquer leur vie pour le sauvetage d'un seul mineur enseveli. Il sauve l'Homme."³ L'évocation d'une cathédrale construite de pierres différentes, mais dont chacune contribue à lui donner sa forme, souligne l'interdépendance des Hommes. N'est-ce pas là une invitation pour les hommes à se considérer comme les co-habitants d'une même demeure, le monde?

2. Terre des Hommes, op. cit., p. 155

3. Pilote de guerre, op. cit., pp. 372-376

Si nous tenons essentiellement la pensée de Saint-Exupéry pour humaniste, c'est que le souci du bonheur de l'Homme y est partout prépondérant. Cet humanisme, grâce au métier, lie l'Homme au monde extérieur. L'homme crée des "Rapports étroits avec le monde des objets et celui des hommes."⁴ Certes, le pilote-écrivain n'est pas le premier à proposer le travail comme moyen de résoudre le problème de l'existence. Voltaire avant lui conseille dans Candide de cultiver son jardin. Saint-Exupéry n'est assurément pas le seul humaniste de notre époque. Camus par exemple, et bien d'autres écrivains contemporains, sont également soucieux du sort de l'Homme. Mais: "Contrairement à Camus, Saint-Exupéry ne se révolte pas. Il cherche avec opiniâtreté à trouver le sens, faute duquel la vie ne saurait valoir la peine d'être vécue."⁵ Pourrait-on parler d'un humanisme propre à Saint-Exupéry? Sans lui faire tort on pourrait dire que son humanisme a en propre de ne pas séparer les besoins matériels et spirituels de l'Homme. Pour lui, au-dessus des niveaux matériels et sociaux, il existe encore un dialogue, essentiel entre l'Homme et le monde, et qui conduit vers Dieu. "Vous ne deviendrez grands que si les pierres que vous prétendez charger de pouvoir ne sont point objets de concours, abris pour la commodité ou de destin usuel et vérifiable, mais piédestaux et escaliers et navires qui portent vers Dieu."⁶ Devons-nous deviner par là, chez Saint-Exupéry, un humanisme chrétien? La fréquence du mot Dieu dans l'oeuvre d'un écrivain nourri de christianisme n'est point de hasard. Mais le dire croyant n'est pas juste car, comme l'écrit Clément Borgal dans son Saint-Exupéry, mystique

4. Clément Borgal, Saint-Exupéry, mystique sans la foi, (Paris: Edition du Centurion, 1964), p. 31

5. Ibid., p. 45

6. Citadelle, op. cit., p. 575

sans la foi: "Il a perdu la foi aux environs de la dix-huitième année."⁷

Peut-être Saint-Exupéry essaie-t-il de retrouver sa foi. Cependant son Dieu n'est pas le même que le Dieu des Chrétiens, du moins à se fonder sur son jugement sur Les Sources de la croyance en Dieu du Père Sertillanges auquel il répond: "Vos preuves, qu'en ferions-nous? Fondés par le christianisme (. . .), nous le sommes pour le christianisme. Nous savons que nous retrouverons Dieu dans nos besoins, notre morale en apparence spontanée, sur nous-mêmes, sur l'univers. Et en analysant votre pensée, nous savons bien que nous nous retrouverons, si nous avons le don de voir les concepts mêmes qui la dirigent. Et nous l'appelons vérité (. . .). Dieu est vrai, mais créé peut-être par nous. Ce sont nos inquiétudes qu'il eût fallu calmer (. . .). Trop tôt sevrés de Dieu à l'âge où l'on se réfugie encore, voici qu'il nous faut lutter pour la vie en petits bonshommes solitaires."⁸ L'humanisme exupérien est donc né, comme nous l'avons remarqué, dans le chapitre consacré à la genèse de sa pensée, du désespoir, non pas individuel, mais de l'humanité entière privée de Dieu. Que dire aux hommes? Saint-Exupéry ne dirait pas comme Nietzsche que Dieu est mort, ni comme Dostoïevsky que tout est permis si Dieu n'est pas. Bien éloigné d'un nihilisme, il trouve un moyen pratique de remplir ce qui lui semble un vide par le recours au métier. L'action jaillit en l'Homme, lui permettant de créer des relations humaines et de donner un sens à une vie apparemment dénuée de toute signification.

7. Op. cit., p. 9

8. Antoine de Saint-Exupéry, Carnets. (Paris: Gallimard, 1953) pp. 34-35

Cependant nous doutons que le métier puisse calmer l'angoisse d'un Saint-Exupéry et celle de l'Homme. Après quatorze ans, essentiellement passés dans l'aviation, par laquelle il a cru surmonter son désespoir, il est presque aussi angoissé qu'à l'époque où il vend des camions chez Saurer. L'aviateur exprime son amertume dans une lettre au général 'X': "Aujourd'hui je suis profondément triste. (. . .). Je suis triste de ma génération qui est vide de toute substance humaine. Qui n'ayant connu que le bar, les mathématiques et les Bugatti comme forme de vie spirituelle, se trouve aujourd'hui dans une action strictement grégaire, qui n'a plus aucune couleur (. . .). Ils font honnêtement une sorte de travail à la chaîne (. . .). Je hais mon époque de toutes mes forces (. . .): l'homme n'a plus de sens."⁹ Par là, Saint-Exupéry met en question le métier. Si le progrès technique d'alors l'offusque, qu'en serait-il devant celui d'aujourd'hui où la technique a fait de l'homme un automate? Si Saint-Exupéry pilotait toujours, ce ne serait l'avion de l'époque de la Ligne, qui a cédé la place à l'avion à réaction - effet du progrès technique. Pessimiste en vérité? Non. Selon René Marill Albérès: "pessimiste dans l'évaluation des chances humanistes de l'homme du XXe siècle, mais optimiste dans sa grande vision de la vocation cosmique de l'humanité, Saint-Exupéry fonde un humanisme stoïcien, en y ajoutant une note de tendresse et d'espoir. Quelles que soient les circonstances qui lui semblent obscurcir dans son temps, le développement de l'humanité, il croit en ce développement, en ce progrès, et l'on pourrait dire, en ce sens, que son stoïcisme est un stoïcisme dynamique."¹⁰ (. . .).

9. Antoine de Saint-Exupéry, Un sens à la vie. Textes inédits recueillis et présentés par Claude Reynal (Paris: Editions Gallimard, 1956) pp. 224-7.

10. R. Marill Albérès, in Saint-Exupéry, ouvrage collectif, op. cit., p. 173

BIBLIOGRAPHIE CHOISIE

A. OEUVRES DE SAINT-EXUPERY

Saint-Exupéry, Antoine de. Courrier Sud. Paris: Gallimard, 1928

Saint-Exupéry, Antoine de. Vol de nuit. Préface d'André Gide. Paris: Gallimard, 1931.

Saint-Exupéry, Antoine de. Terre des hommes. Paris: Librairie Gallimard, 1939.

Saint-Exupéry, Antoine de. Pilote de guerre. New York: Edition de la Maison Française, 1942.

Saint-Exupéry, Antoine de. Le petit prince, illustré par l'auteur. Paris: Librairie Gallimard, 1943.

Saint-Exupéry, Antoine de. Lettre à un otage. Paris: Librairie Gallimard, 1943.

Saint-Exupéry, Antoine de. Citadelle. Paris: Gallimard, 1948.

Saint-Exupéry, Antoine de. Carnets. Paris. Librairie Gallimard, 1953.

Saint-Exupéry, Antoine de. Lettres de jeunesse (1923-1931). Préface de Renée de Saussine. Paris: Gallimard, 1953.

Saint-Exupéry, Antoine de. Lettres à sa mère (1910-1944). Prologue de Madame J.-M. de Saint-Exupéry. Paris: Editions Gallimard, 1955.

Saint-Exupéry, Antoine de. Un sens à la vie. Textes inédits recueillis et présentés par Claude Reynal. Paris: Gallimard, 1956.

Saint-Exupéry, Antoine de. Oeuvres. Préface de Roger Caillois. Paris: Pléiade, Gallimard, 1965.

B. THESES CONSACREES A SAINT-EXUPERY

Keyte, Eileen. "Antoine de Saint-Exupéry, poète de l'action." Thèse de maîtrise, University of Alberta, 1950.

(Thèses canadiennes, 1954, p. 391.)

Bourque, Edgar. "Le petit prince, aboutissement de l'oeuvre de Saint-Exupéry." Thèse de maîtrise, Université Laval, 1950.

(Thèses canadiennes, 1950, p. 392.)

Bourget de Lamirande, Claire. "Philosophie de la terre chez Saint-Exupéry." Thèse de maîtrise, Université de Montréal, 1951.

(Thèses canadiennes, 1951, p. 400.)

Duhamel, Jeanne, soeur. "La responsabilité chez Saint-Exupéry." Thèse de maîtrise, Université de Montréal, 1951.

(Thèses canadiennes, 1951, p. 401.)

Bosquet, Elizabeth, soeur. "Le sentiment de la noblesse dans l'idéal moral de Saint-Exupéry." Thèse de maîtrise, Université de Montréal, 1954.

(Thèses canadiennes, 1954, p. 400.)

Moreau, Gérald E. "Etude sur le sens du devoir chez Saint-Exupéry." Thèse de maîtrise, Université Laval, 1954.

(Thèses canadiennes, 1954, p. 395.)

Crane, Helen Elizabeth. "L'humanisme dans l'oeuvre de Saint-Exupéry." Thèse de doctorat, Université Laval, 1954.

(Thèses canadiennes, 1954, p. 393.)

Gélinas, Madeleine, soeur. "La solidarité dans l'oeuvre de Saint-Exupéry." Thèse de maîtrise, Université de Montréal, 1954.

(Thèses canadiennes, 1954, p. 402.)

Laurendeau, Françoise. "Saint-Exupéry, poète et penseur." Thèse de maîtrise, Université de Montréal, 1954.

(Thèses canadiennes, 1954, p. 403.)

Lavallée, Marie, soeur. "Le petit prince, aboutissement de l'oeuvre de Saint-Exupéry." Thèse de maîtrise, Université de Montréal, 1955.

(Thèses canadiennes, 1955, p. 403.)

Crane, Helen E. "L'humanisme dans l'oeuvre de Saint-Exupéry." Thèse de doctorat, Université Laval, 1957.

(French XX, Vol. 3, p. 1159.)

Moreau, G. "Aspects de l'humain dans l'oeuvre de Saint-Exupéry." Thèse de doctorat, Université de Poitiers, 1957.

(Klapp, Band II, 1959-60, p. 477.)

Price, Robert H. "The Spiritual Humanism of Antoine de Saint-Exupéry." Thèse de doctorat, University of Texas, 1958.

(Dissertation Abstracts International, XVIII, p. 2148.)

Grenier, Marcel, frère. "L'héroïsme dans la vie et dans l'oeuvre de Saint-Exupéry." Thèse de maîtrise, Université de Montréal, 1959.

(Thèses canadiennes, 1954, p. 402.)

Froment, Gérard, "Grandeur de l'homme dans l'oeuvre de Saint-Exupéry." Thèse de maîtrise, Université de Montréal, 1959.

(Thèses canadiennes, 1959, p. 401.)

- Bouchard, Denys. "Saint-Exupéry et l'homme de l'action." Thèse de doctorat, Université Laval, 1961.
(Thèses canadiennes, 1961, p. 52.)
- Borduas, Maurice. "L'angoisse chez Saint-Exupéry." Thèse de maîtrise, Université de Montréal, 1963.
(Thèses canadiennes, 1963, p. 62.)
- Cordes, Alfred J. "God, man, and the wind: Saint-Exupéry, symbolist." Thèse de doctorat, John Hopkins University, 1965.
(Dissertation Abstracts International XXVI, no. 3)
- Taverner, David. "Vision poétique de Saint-Exupéry dans Terre des hommes." Thèse de maîtrise, University of British Columbia, 1966.
(Thèses canadiennes, 1966, p. 120.)
- Gillin, Robert Clark. "From the Sahara's edge; the influence of the desert on Gide, Saint-Exupéry and Camus." Thèse de maîtrise, McMaster University, 1967.
(Thèses canadiennes, 1967, p. 121.)
- La Menardière, Christian de. "Humanisme et aviation dans l'oeuvre de Saint-Exupéry." Thèse de doctorat, Université de Paris, 1967.
(Klapp, Band VII, 1969, p. 335.)
- Balcaen, Hubert Louis. "Le thème de la religion dans l'oeuvre de Saint-Exupéry." Thèse de maîtrise, University of Manitoba, 1968.
(Thèses canadiennes, 1968,)
- Gagné, Marc. "Le problème du langage dans l'oeuvre de Saint-Exupéry." Thèse de maîtrise, Université Laval, 1968.
(Thèses canadiennes, 1968, p. 136.)

- Aaron, Gabrielle. "La hantise de l'éphémère d'après l'oeuvre de Saint-Exupéry." Thèse de doctorat, Université de Paris, 1968.
(Rancoeur, 1970, p. 363.)
- Ryan, M.-C. "The Concept of Participation in the works of Saint-Exupéry." with particular reference to the philosophy of Louis Lavelle.
Thèse de doctorat, Queen's University, Belfast, 1969/70.
(Klapp, Band XI, 1973, p. 500.)
- McKeon, Joseph T. "Saint-Exupéry, l'homme de lettres ou l'homme du métier." Thèse de doctorat, Georgetown University, 1970.
(Dissertation Abstracts International, 30: 3949A - 50A.)
- Gaul, Jean-Marie, "Le temps et l'espace dans l'oeuvre d'Antoine de Saint-Exupéry." Thèse de doctorat, Université de Paris, 1971.
(Catalogue des thèses de doctorat soutenues devant les Universités Françaises. 1972, pp. 9899-9911.)
- Gastenberg, Fanchon C. "Temporal Expressions in the Literature of Antoine de Saint-Exupéry." Thèse de doctorat, George Washington University, 1971.
(Dissertation Abstracts International, 31, 6055A.)
- Sullivan, Louise. "Orientations étrangères d'Antoine de Saint-Exupéry." Thèse de doctorat, Université de Paris, 1972.
(Rancoeur, 1973, p. 350.)
- Song Jai, Yong. "L'héroïsme dans les romans de Saint-Exupéry." Thèse de doctorat, Université de Montpellier, 1972.
(Rancoeur, 1973, p. 350.)

Sugiyama, Tsuoshi. "Une étude sur la genèse de Citadelle." Thèse de doctorat, Hiroshima University, 1973.

(Klapp, Band XIII, 1975, p. 480.)

Small, Daniel Gene. "Saint-Exupéry and the failure of language: A study of the Theme of Communication in his Literary Work." Thèse de doctorat, Rice University, 1974.

(Dissertation Abstracts International, XXXV, no. 4, Oct. 2300-A)

C. OUVRAGES CONSACRES A SAINT-EXUPÉRY

Werth, Léon. La vie de Saint-Exupéry suivi de "Tel que je l'ai connu . . ."

Paris: Editions du Seuil, 1948.

Huguet, Jean. Saint-Exupéry ou l'enseignement du désert. Paris: La Colombe, 1955.

Estang, Luc. Saint-Exupéry par lui-même. Paris: Editions du Seuil, 1956.

Devaux, André-A. Le sens de la vie selon Saint-Exupéry. Gand: Synthèses, 1956.

François, Carlo. L'esthétique d'Antoine de Saint-Exupéry. Préface d'André Marissel. Paris: Delachaux et Niestlé, 1957.

Migeo, Marcel, Saint-Exupéry. Paris: Flammarion, 1958

Galantière, Lewis. Antoine de Saint-Exupéry. Liège: Dynamo, 1960.

Ibert, Claude-Jean. Saint-Exupéry. Paris: Editions Universitaires, 1960.

Angelet, Christian. Antoine de Saint-Exupéry. Breda: Desclée de Brouwer, 1960.

Albérès, R. M. Saint-Exupéry. éditions entièrement refondue. Paris: Editions Albin Michel, 1961.

Zeller, René. La grande quête d'Antoine de Saint-Exupéry. Paris: Alsatia, 1961.

Pagé, Pierre. Saint-Exupéry et le monde d'enfance. Montréal et Paris: Fides, 1963.

Albérès, R. M.; D'Astier, E.; et Chevrier, P. Saint-Exupéry. Paris: Hachette, 1963.

Borgal, Clément. Saint-Exupéry, mystique sans la foi. Paris: Centurion, 1964.

Simon, Henri-Pierre. L'homme en procès. Malraux-Sartre, Camus-Saint-Exupéry. Neuchâtel, La Baconnière, 1950.

Losic, Serge. L'idéal humain de Saint-Exupéry. Paris: A. G. Nizet, 1965.

Aney, Jacqueline. Saint-Exupéry: l'homme et son oeuvre. Paris: Didier, 1965.

Smetana, Josette. La philosophie de l'action chez Saint-Exupéry et Hemingway. Paris: La Marjolaine, 1965.

Devaux, André-A. Saint-Exupéry. (Coll. les écrivains devant Dieu, 2.). Paris: Desclée de Brouwer, 1965.

Petit, Edmond. Les mots clefs de Saint-Exupéry. Liège: Dynamo, 1966.

Tavernier, René. Saint-Exupéry, en procès. Paris: Editions Pierre Belfond, 1967.

Young, Michael T. Saint-Exupéry: Vol de nuit. London: E. Arnold, 1971.

Chevrier, Pierre et Quesnel, Michel. Saint-Exupéry. Paris: Gallimard, 1971.

Ouellet, Réal. Les relations humaines dans l'oeuvre de Saint-Exupéry. Paris: Minard, 1971.

Desterm, Maja. Saint-Exupéry. Paris: Les Géants, 1974.

D. CHOIX D'ARTICLES SUR SAINT-EXUPÉRY

Simon, Pierre-Henri. "Le testament de Saint-Exupéry." La vie intellectuelle
5e année, no. 12 (déc. 1948): 104-111.

Smith, Maxwell A. "Saint-Exupéry's Citadelle." French Review XXI, no. 1
(Oct. 1951): 16-22.

Arthuys, Philippe. "Les cinq visages de Saint-Exupéry." Critique 8
(1952): pp. 801-2.

Daurat, Didier. "Saint-Exupéry, tel que je l'ai connu." Le Figaro
littéraire (16 février 1952): 1, 7.

Daurat, Didier, "Saint-Exupéry, pionnier de la ligne." Le Figaro
littéraire (31 juill. 1954): 1, 3.

Devaux, André A. "Les grandes leçons du Petit prince de Saint-Exupéry."
Synthèses 9e année (juill. août 1954): 83-93.

Fongaro, Antoine. "Saint-Exupéry, poète foudroyé." Cahier du sud 43e
année, no. 336 (août 1956): 270-88.

Cogo, Bernardino. "Antoine de Saint-Exupéry." Revue d'histoire littéraire
de la France (15 avril 1960): 243-260.

Mitchell, Bonner. "Le petit prince and Citadelle: Two Experiments in the Didactic Style." French Review 33 (1960): 456-471.

Price, Robert H. "Saint-Exupéry and Fascism: A Clarification" French Review 34 (1960): 81.

Bouchard, Denys. "La mystique de l'action dans Saint-Exupéry" Revue de l'Université Laval XVI (1961): 228-252.

Daguet, Dominique. "Présence de Saint-Exupéry, ce paysan des champs d'étoiles." Revue d'histoire littéraire de la France (24 juill. 1964): 1, 6.

Geneste, Yves R. "L'authenticité de Saint-Exupéry." French Review 41 (1968): 518-523.

Fongaro, Antoine. "Nourritures littéraires de Saint-Exupéry." Revue des sciences humaines 134: (1969): 305-15.

Astier de la Vigerie, Emmanuel d'. "Ecrivain engagé ou combattant solitaire?" Studies in French Literature 18 (1971): 103-104.
London: Edward Arnold.

Arland, Marcel. "Un homme d'action et un écrivain." Studies in French Literature 18 (1971): 127-128. London: E. Arnold

McKeon, Joseph T. "Saint-Exupéry: The Myth of the Pilot." Publications of the Modern Languages Association of America (October 1974): 1084-1098.

Parry, M. "A Symbolic Interpretation of Courrier Sud." Modern Language Review (April 1974): 297-307.

E. AUTRES OUVRAGES CONSULTÉS

Lichtenberger, Henri. The Gospel of Superman: the philosophy of Friedrich Nietzsche. London: Allen and Unwin, 1910.

Gide, André. Les faux monnayeurs. Paris: Folio Gallimard, 1925.

Mauriac, François. Le romancier et ses personnages, suivi de l'éducation des filles. Paris: Editions R.-A. Corrèa, 1933.

Malraux, André. Romans. Les conquérants, La condition humaine, L'espoir. Paris: Pléiade Gallimard, 1947.