ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY

UN SENS À LA VIE

TEXTES INÉDITS
RECUEILLIS ET PRÉSENTÉS
PAR CLAUDE REYNAL

nrf

GALLIMARD

Extrait de la publication

Extrait de la publication

Extrait de la publication

© *Éditions Gallimard, 1956.*

Il faut donner un sens à la vie des hommes.

SAINT-EXUPÉRY.

La Paix ou la Guerre?

Extrait de la publication

INTRODUCTION

Les textes inédits qui composent ce volume ont été classés dans l'ordre chronologique et reproduits dans leur intégralité. Ils seront une révélation, car ils nous livrent des aspects inconnus de Saint-Exupéry : nouvelliste, reporter, éditorialiste et préfacier.

L'ouvrage offre d'abord les premières lignes écrites par Saint-Exupéry. Elles sont tirées d'une nouvelle, *L'Évasion de Jacques Bernis*, dont le texte original a été perdu. Jean Prévost, secrétaire de rédaction du *Navire d'Argent*, revue dirigée par Adrienne Monnier, a publié ces importants fragments dans le numéro d'avril 1926 sous le titre *L'Aviateur*. Il avait été frappé par l'art direct et le don de vérité du débutant. Certains passages sont de la qualité des œuvres maîtresses. Saint-Exupéry est déjà en pleine possession de son style.

C'est chez Yvonne de Lestrange que Saint-Exupéry avait fait la connaissance de Jean Prévost, en décembre 1925. Les deux jeunes hommes avaient le même âge. Jean Prévost a été tué dans le maquis du Vercors le lendemain même de la disparition de Saint-Exupéry.

Les pages qui suivent cette nouvelle sont consacrées aux relations des voyages entrepris en Russie et en

Espagne, qui parurent dans *Paris-Soir* et *L'Intransigeant.*

Le départ de Saint-Exupéry pour Moscou eut lieu après la série de conférences faites par lui autour de la Méditerranée en compagnie des aviateurs Jean-Marie Conty et André Prévot, à la fin du mois d'avril 1935.

A la suite de l'accident survenu au cours du raid qui aurait dû le mener de Paris à Saïgon [1] et qui s'était soldé par un lourd déficit, Saint-Exupéry, de retour d'Égypte, accepta avec empressement l'offre qui lui fut faite par *L'Intransigeant* de se rendre en Espagne où venait d'éclater la guerre civile. En août 1936, il envoya ses récits de Barcelone et du front de Lerida.

Environ un an plus tard, il retourna en Espagne, cette fois-ci à Madrid et sur le front de Carabancel, pour le compte du journal *Paris-Soir.*

Ces reportages présentent un intérêt exceptionnel parce qu'ils nous livrent les impressions de Saint-Exupéry dans leur forme la plus spontanée, en nous conduisant sur-le-champ au plus profond de sa pensée. Ils ont inspiré des passages entiers de *Terre des Hommes* par exemple, *Mozart assassiné, Le réveil du sergent espagnol.* Les thèmes du respect de l'homme, de la mort, de la ferveur, de la justice, de l'ordre et de la charité, qui seront développés dans *Citadelle,* y sont déjà ébauchés.

Les pages intitulées *La Paix ou la Guerre* ont été écrites au lendemain de Munich, en octobre 1938, à la demande de *Paris-Soir.* Nous y découvrons Saint-Exupéry anxieux pour l'avenir, cherchant désespéré-

1. Le récit de cet accident fait l'objet d'un important chapitre de *Terre des Hommes.*

Extrait de la publication

ment des témoignages de fraternité, à travers des luttes dont il devinait qu'elles seraient le prélude à un bouleversement général. C'est ici que se situe l'épisode inspiré par le souvenir espagnol des voix ennemies qui, d'une tranchée à l'autre, s'appellent et se répondent dans la nuit. André Malraux, aux prises avec les mêmes angoisses, les a exprimées dans l'*Espoir*.

Le dernier des trois chapitres qui composent *La Paix ou la Guerre ? : Il faut donner un sens à la vie des hommes*, est le plus émouvant. Nous y retrouvons la matière de la *Lettre au général X.*, l'horreur de Saint-Exupéry pour la guerre et sa tristesse de vivre une époque qui transforme l'homme en robot et lui enlève même le temps de penser. Certaines de ses idées, comme celles des contradictions, du berger, de la sentinelle et des paysans, seront reprises dans *Citadelle*.

Nommé en octobre 1929 directeur de l'Aeroposta Argentina, filiale de la Compagnie générale aéropostale, Saint-Exupéry devait défricher certains tronçons de lignes aériennes. Tel Guillaumet ou Mermoz, il fit lui-même les vols de reconnaissance. C'est au cours d'un de ces raids, en survolant la Patagonie, qu'il eut à affronter un cyclone. En août 1939, l'hebdomadaire *Marianne*, sous le titre *Le pilote et les puissances naturelles*, réserva une page entière au récit de cette lutte. On a souvent rapproché ce récit du *Typhon* de Conrad, auquel Saint-Exupéry fait d'ailleurs allusion, pour expliquer l'incapacité de l'homme à communiquer un drame dont il n'a pu, en raison même de l'action, saisir sur le moment l'exacte portée, mais que les souvenirs font revivre avec toute sa précision.

Extrait de la publication

Figurent aussi dans ce livre la *Lettre aux Français* et la *Lettre au général X.*

La première a été hâtivement composée au lendemain du débarquement anglo-américain en Afrique du Nord, lorsque les Allemands pénétrèrent en zone sud. Il s'agit d'une exhortation à l'union nécessaire de tous les Français. Cet appel, publié dans le *Canada* de Montréal, traduit en anglais dans le *New York Times Magazine*, reproduit par les journaux d'Afrique du Nord, a été radiodiffusé sur tous les postes américains émettant en langue française. Il a inspiré le dernier chapitre de la *Lettre à un otage* et fait penser à la conclusion de *Pilote de Guerre* : « Les vaincus doivent se taire. Comme les graines. »

La *Lettre au général X* est mieux connue. Elle a été écrite en juillet 1943 à La Marsa, près de Tunis. Saint-Exupéry, comme dans *La Paix ou la Guerre ?*, s'y montre soucieux du sens de la vie des hommes.

A la fin de ce volume ont été réunies les préfaces à deux livres et à un numéro de *Document* consacré aux pilotes d'essai. Saint-Exupéry préfacier nous mène, comme toujours, à l'essentiel :

« L'essentiel ? Ce ne sont peut-être ni les fortes joies du métier, ni ses misères, ni le danger, mais le point de vue auquel ils élèvent. »

Dans ce livre réconfortant où Saint-Exupéry aborde occasionnellement mais avec maîtrise des genres littéraires auxquels il n'est pas habitué, nous atteignons d'emblée le point de vue du penseur actif qui veut donner un sens à la vie des hommes.

Claude Reynal.

Extrait de la publication

L'AVIATEUR

Extrait de la publication

Extrait de la publication

Ces pages sont tirées d'une nouvelle de Saint-Exupéry, *L'Évasion de Jacques Bernis*, que le manque de place a contraint Jean Prévost, d'abréger. Le texte intégral manuscrit a été perdu.

Jean Prévost, qui a été tué dans le Vercors le lendemain de la mort de Saint-Exupéry, avait rédigé la note suivante, à la suite de *l'Aviateur* :

« Saint-Exupéry est un spécialiste de l'aviation et de la construction mécanique. Je le rencontrai chez des amis et j'admirai beaucoup la force et la finesse avec lesquelles il décrivait ses impressions, quand j'appris qu'il les avait notées. Je souhaitai vivement les lire; je crois qu'il perdit son récit, puis le reconstitua de mémoire (il compose tout de tête avant de rien écrire) et le remit dans la nouvelle dont on vient de lire ici des fragments. Cet art direct et ce don de vérité me semblent surprenants chez un débutant. Je crois que Saint-Exupéry prépare d'autres récits. »

Cf. *Le Navire d'Argent* d'avril 1926.

Extrait de la publication

Les roues puissantes écrasent les cales.

Battue par le vent de l'hélice, l'herbe jusqu'à vingt mètres en arrière semble couler. Le pilote, d'un mouvement de son poignet, déchaîne ou retient l'orage.

Le bruit s'enfle maintenant dans les reprises répétées jusqu'à devenir un milieu dense, presque solide, où le corps se trouve enfermé. Quand le pilote le sent combler en lui tout ce qu'il y a d'inassouvi, il pense : « C'est bien », puis, du revers des doigts, frôle la carlingue : rien ne vibre. Il jouit de cette énergie si condensée.

Il se penche : « Adieu, mes amis... » Pour cet adieu dans l'aube, ils traînent des ombres immenses. Mais, au seuil de ce bond de plus de trois mille kilomètres, le pilote est déjà loin d'eux... Il regarde le capot noir appuyé sur le ciel, à contre-jour, en obusier. Derrière l'hélice, un paysage de gaze tremble.

Le moteur tourne maintenant au ralenti. On

Extrait de la publication

dénoue les poignées de main comme des amarres, les dernières. Le silence est étrange quand on agrafe sa ceinture et les deux courroies du parachute, puis quand d'un mouvement des épaules, du buste, on ajuste à son corps la carlingue. C'est le départ même : dès lors, on est d'un autre monde.

Un dernier coup d'œil au tablier, horizon de cadrans, étroit mais expressif — on ramène, soigneux, l'altimètre au zéro, — un dernier coup d'œil aux ailes épaisses et courtes, un signe de la tête : « Ça va... », le voilà libre.

Ayant roulé lentement vent debout, il tire à lui la manette des gaz ; le moteur, décharge de poudre, s'embrase ; l'avion, happé par l'hélice, fonce. Les premiers bonds sur l'air élastique s'amortissent, et le pilote, qui mesure sa vitesse aux réactions des commandes, se propage en elles, se sent grandir.

Le sol maintenant paraît se tendre, filer sous les roues comme une courroie. Ayant enfin jugé l'air, d'abord impalpable, puis fluide, devenu maintenant solide, le pilote s'y appuie et monte.

Les hangars qui bordent la piste, les arbres, puis les collines livrent l'horizon et se dérobent. A deux cents mètres, on se penche encore sur une bergerie d'enfant aux arbres posés droit, aux maisons peintes ; les forêts sont encore épaisses comme une fourrure. Puis le sol se dénude.

L'atmosphère est houleuse, faite de vagues courtes et dures sur lesquelles l'avion bute et cabre ; les remous le frappent aux ailes et, tout

entier, il résonne. Mais le pilote le tient dans la main comme par le centre un balancier.

A trois mille, il gagne le calme. Le soleil se prend dans la mâture, aucun remous ne l'y agite. La terre, si loin, se fige, immobile. Le pilote règle les volets, le correcteur d'air et, le cap sur Paris, calcule sa dérive. Puis, se laissant engourdir pour dix heures, il ne se meut plus que dans le temps.

***

Les vagues déploient, immobiles, un grand éventail sur la mer.

Le soleil a doublé enfin le mât extrême.

Un malaise physique a surpris le pilote. Il regarde : l'aiguille du compte-tours balance. Il regarde : la mer. Puis un hoquet rauque du moteur fait un trou dans sa conscience comme une syncope. Il brasse d'instinct la manette des gaz. Ce n'était rien... une goutte d'eau. Il ramène doucement le moteur à cette note qui le comblait. N'était une sueur froide, il ne croirait pas avoir eu peur.

Il retrouve peu à peu l'inclinaison du dos, le point d'appui exact du coude nécessaire à sa paix.

Le soleil maintenant le surplombe. La fatigue est bonne si l'on ne fait pas de mouvement, si l'on ne détruit pas dans un membre l'engourdissement qui le protège, s'il suffit de pesées très douces sur les commandes.

Extrait de la publication

La pression d'huile descend, remonte; que se passe-t-il là-dedans ?

Le moteur vibre. Salaud. Le soleil a tourné à gauche, rougit déjà.

Le bruit du moteur est métallique. Non... ce n'est pas une bielle. La distribution ?

L'écrou de la manette des gaz s'est desserré. Il faut la garder à la main, quelle gêne!

C'est peut-être une bielle.

Ainsi l'on s'aperçoit à l'essoufflement, aux dents qui branlent, aux cheveux gris, que tout le corps à la fois a vieilli.

Pourvu qu'il tienne jusqu'à la terre...

***

La terre est rassurante avec ses champs bien découpés et ses forêts géométriques et ses villages. Le pilote plonge pour mieux la savourer. La terre, de là-haut, paraissait nue et morte; l'avion descend : elle s'habille. Les bois, de nouveau, la capitonnent; les vallées, les coteaux impriment en elle une houle : elle respire. Une montagne qu'il survole, poitrine de géant couché, se gonfle presque jusqu'à lui. Un jardin, sur lequel il pointe son capot, élargit ses massifs, s'ouvre à l'échelle de l'homme.

« Mon moteur gaze le tonnerre! » Les bruits qu'il entendait? Il n'y croit plus. Si près du sol, c'est pourtant la vie même.

Il épouse les courbes des plaines, s'en rapproche

Extrait de la publication

comme d'un laminoir et s'y aiguise, comme un drap, tire à lui les champs et derrière lui les rejette, tente les peupliers, coup de raquette, leur échappe et quelquefois écarte largement la terre comme un lutteur reprend sa respiration.

Il cingle maintenant vers le port au ras des verrières d'usine, déjà de lumière, au ras des parcs, déjà d'ombre. Le sol torrentiel charrie sous lui des toits, des murs, des arbres issus de l'horizon inépuisable.

L'atterrissage est décevant. On troque le torrent du vent, le grondement de son moteur et l'écrasement du dernier virage contre une province silencieuse où l'on étouffe, un paysage d'affiche aux hangars très blancs, aux tapis très verts, aux peupliers bien découpés où de jeunes Anglaises descendent, une raquette sous le bras, des avions bleus de Paris-Londres.

Il se laisse choir le long de la carlingue gluante. On se précipite vers lui : « Splendide ! Splendide !... » Des officiers, des amis, des badauds. La fatigue lui serre soudain les épaules : « On vous enlève!... » Il baisse le front, regarde ses mains luisantes d'huile, se sent dégrisé, triste à mourir.

***

Il n'est plus que Jacques Bernis habillé d'un veston qui sent le camphre. Il se meut dans un corps engourdi, maladroit, demande à ses cantines

Extrait de la publication

Extrait de la publication

ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY

Un sens à la vie

En marge de l'œuvre de Saint-Exupéry, *Un sens à la vie* nous livre des aspects peu connus de son activité : nouvelliste, reporter, éditorialiste et préfacier, Saint-Exupéry dispersa ainsi un certain nombre de textes qu'*Un sens à la vie* rassemble et qui présentent ces deux particularités déjà relevées à propos des *Carnets* : un même souci les dicte, leur écho précis se retrouve dans *Terre des hommes* et *Citadelle*.

Ils ont été réunis ici par les soins de Claude Reynal : *L'Aviateur*, premières lignes écrites par Saint-Exupéry ; les *reportages* sur la Russie et sur la guerre civile d'Espagne ; *La Paix ou la Guerre*, éditoriaux émouvants écrits au lendemain de Munich, en octobre 1938, à la demande de *Paris-Soir* ; Saint-Exupéry y exprime son anxiété pour l'avenir et cherche désespérément des témoignages de fraternité à travers des luttes dont il devine qu'elles sont le prélude à un bouleversement général.

Le Pilote et les puissances naturelles est le récit de la lutte que Saint-Exupéry eut à mener contre les éléments déchaînés, au cours d'un vol de reconnaissance au-dessus de la Patagonie.

La *Lettre aux Français*, qui date de 1942, est une poignante exhortation à l'union.

Dans cet ouvrage sont également réunies la *Lettre au Général X* et les préfaces à deux livres et à un numéro de *Document* consacré aux pilotes d'essai. Saint-Exupéry préfacier nous mène, comme toujours, à l'essentiel.

« L'essentiel ? Ce ne sont peut-être ni les fortes joies du métier, ni ses misères, ni le danger, mais le point de vue auquel ils élèvent. »

56-II A 25667 ISBN 2-07-025667-7

9 782070 256679

Extrait de la publication