

Action française
23 juillet 1931

175

recherches Prévost 23 juillet 1931

Il faut lire le livre de M. Antoine de Saint-Exupéry, *Vol de nuit*, qui est un ouvrage bien curieux. C'est à la fois une méditation sur le Chef et un récit de voyage en avion. M. de Saint-Exupéry, nous apprenait la préface de son précédent ouvrage, *Courrier Sud*, appartient à la Compagnie aéropostale. Il a « volé » dans le Rio de Oro où il a exécuté des missions périlleuses. C'est un aviateur véritable, ce n'est pas un aviateur « pour rire », un littérateur. Et ceci, dès l'abord, pourrait rassurer ceux qui aiment que les gens connaissent ce dont ils parlent, — et, plus tard, les intriguer beaucoup.

Vol de nuit n'est pas un roman. C'est le récit d'un quelconque de ces voyages que fait, — les nuits le courrier de l'Aéropostale au-dessus des plaines de l'Amérique du Sud et des Andes. Le pilote Fabien trouve la mort dans un cyclone. Ce livre nous dit à la fois son voyage, et les réflexions qu'inspire le danger où il envoie ses hommes à Rivière, qui est le Chef.

Ce Chef est une bien étrange figure. Il médite au long du livre sur sa mission, qui est d'être dur. M. de Saint-Exupéry a écrit sur la dureté nécessaire les pages les plus pénétrantes : « Nous agissons, pense Rivière, comme si quelque chose dépassait en valeur la vie humaine... Mais quoi ? » Car la difficulté dans ce rôle de chef, et dans cette dureté, est qu'elle s'applique à un progrès mécanique. Bâter un pont vaut-

Action française
23 juillet 1931

175

il qu'on écrase un ouvrier ? se demande Rivière. Constamment, il est dur, il paraît inhumain, il sait qu'il doit l'être pour sauver son entreprise, mais il ne croit pas à la valeur de son entreprise. Il est bien l'être le moins fait pour défendre une civilisation mécanique. C'est un chef qui a une âme d'Oriental. Soyons sûrs d'ailleurs qu'il a su Tagore.

Car, malgré son intelligence, jamais il ne s'élève à l'idée que la machine, l'avion, le pont, l'argent, ont une autre signification que mécanique, et peuvent (peuvent, je ne dis pas doivent), par l'accroissement de la force de la société, avoir une valeur humaine. D'où son doute. D'où également son apparence bien littéraire et bien inhumaine. Car sa dureté ne se conçoit que s'il croit à la valeur purement extérieure de l'entreprise, — et ce serait alors un homme d'affaires, ou au contraire s'il croit à sa valeur profonde. Rivière ne croit ni à l'une ni à l'autre, et il est dur. Il est dur gratuitement.

Gratuitement. On reconnaît là un mot de M. Gide. M. Gide, en effet, a préfacé ce livre. Et ce livre si curieux est gidiennement par bien des côtés, et d'abord par sa littérature.

Entendons-nous ici. Il y a dans ce livre une richesse, une sorte d'opulence calme, que l'on peut aimer beaucoup. La description du cyclope, et surtout de l'étrange païx que le pilote Fabien, qui se sent perdu, trouve au-dessus de la tempête, à sept mille mètres d'altitude, sont d'une langue splendide. Constamment, d'un bout à l'autre, des images luxueuses et simples à la fois se lèvent. Voici, au hasard : « Il eût pu croire aussi, dans ce calme, faire une lente promenade, presque comme un berger. Les bergers de Patagonie vont, sans se presser, d'un troupeau à l'autre : il allait d'une ville à l'autre, il était le berger des petites villes. Toutes les deux heures, il en rencontrait qui venaient boire au bord des fleuves ou qui brouaient leur plaine. » Le charme de ces phrases est

évident, mais paraît-il naturel ? Est-ce un aviateur qui les a écrites ou un homme de lettres qui n'a jamais bougé de chez lui ? Il est bien sûr, n'est-ce pas, que c'est l'homme de lettres ? Et l'on s'étonne d'apprendre que M. de Saint-Exupéry est un véritable aviateur.

Rivière, à un certain moment, s'adresse à un mécanicien qui lui « parle simplement métier », qui lui « parle de son vol comme un forgeron de son enclume ». Ce qu'il ne dit pas, c'est que le jour où le forgeron écrira un livre sur son enclume, il fera de la littérature. Il écrira un roman de l'enclume, dans le style des feuilletons de son journal, et son livre nous paraîtra faux, orné de fioritures et surtout peu vécu. Justement parce que c'est son métier, il ne saura pas écrire sur lui simplement, et c'est quelqu'un qui n'est pas forgeron qui parlera simplement de l'enclume. C'est un peu de cas de M. de Saint-Exupéry. Il parle de l'avion non pas avec simplicité, mais avec luxe. Il utilise les procédés des écrivains modernes, il « fait de la poésie », et il n'y aurait peut-être que M. Gide pour être simple en parlant d'un avion, parce qu'il ne le connaît pas. Quand on ne connaît pas un métier, il est surprenant par lui-même ; quand on le connaît trop, on veut l'embellir, le magnifier. Si Costes faisait un roman sur l'aviation, il y mettrait autant de mauvaise littérature qu'il y en a dans les chansons de « sa dame ». M. de Saint-Exupéry a le goût meilleur, mais c'est le même cas.

Voilà pourquoi sans doute son livre, qui contient d'étincelantes beautés littéraires, est un document si curieux. Il est fait pour « les subtils ». Ce n'est pas un livre d'aviateur, ni un livre d'homme de lettres. C'est quelque chose qui tient des deux. Imaginez, si vous voulez, le récit d'un raid Asolant-Lascadio, d'une expédition Costes et Ménélaque.

Per intérim Robert BRASILLACH.