

FRANCHIR LES LIMITES  
L'expérience du dépassement de soi dans *Terre des hommes* et *Vol de nuit*  
d'Antoine de Saint-Exupéry

A Thesis Submitted to the College of  
Graduate and Postdoctoral Studies  
In Partial Fulfillment of the Requirements  
For the Degree of Master of Arts  
In the Department of  
Languages, Literatures and Cultural Studies  
University of Saskatchewan  
Saskatoon

By

BENJAMIN SETOR GBADAGO

© Copyright Benjamin Setor Gbadago, September 2022. All rights reserved.

Unless otherwise noted, copyright of the material in this thesis belongs to the author.

## PERMISSION TO USE

In presenting this thesis/dissertation in partial fulfillment of the requirements for a Postgraduate degree from the University of Saskatchewan, I agree that the Libraries of this University may make it freely available for inspection. I further agree that permission for copying of this thesis/dissertation in any manner, in whole or in part, for scholarly purposes may be granted by the professor or professors who supervised my thesis/dissertation work or, in their absence, by the Head of the Department or the Dean of the College in which my thesis work was done. It is understood that any copying or publication or use of this thesis/dissertation or parts thereof for financial gain shall not be allowed without my written permission. It is also understood that due recognition shall be given to me and to the University of Saskatchewan in any scholarly use which may be made of any material in my thesis/dissertation.

## DISCLAIMER

Reference in this thesis/dissertation to any specific commercial products, process, or service by trade name, trademark, manufacturer, or otherwise, does not constitute or imply its endorsement, recommendation, or favoring by the University of Saskatchewan. The views and opinions of the author expressed herein do not state or reflect those of the University of Saskatchewan, and shall not be used for advertising or product endorsement purposes.

Requests for permission to copy or to make other uses of materials in this thesis/dissertation in whole or part should be addressed to:

Dr. Marie-Diane Clarke  
Head of the Department of Languages, Literatures and Cultural Studies  
University of Saskatchewan  
9 Campus Drive  
Saskatoon, Saskatchewan S7N 5A5  
Canada

OR

Dean Peta Bonham-Smith  
College of Graduate Studies and Research  
University of Saskatchewan  
107 Administration Place  
Saskatoon, Saskatchewan S7N 5A2  
Canada

## TABLE DES MATIÈRES

PERMISSION TO USE	i
TABLE DES MATIÈRES	ii - iii
RÉSUMÉ	iv
REMERCIEMENTS	v
DÉDICACE	vi
INTRODUCTION : Saint-Exupéry et l'idée de dépassement de soi	1 - 8
CHAPITRE 1 : L'aventure de l'Aéropostale : une métaphore de la poursuite du progrès humain.....	9 – 24
Saint-Exupéry et l'Aéropostale.....	10
L'Aéropostale : une mission urgente.....	13
L'Aéropostale : un bon terrain pour le dépassement des limites.....	15
Les dangers de la mission.....	19
CHAPITRE 2 : Le dépassement de soi : une philosophie de l'action.....	25 – 39
Le dépassement de soi : une morale de l'action.....	25
Les exigences permettant le dépassement de soi.....	29
CHAPITRE 3 : L'homme qui se dépasse : un idéal pour parvenir au progrès.....	40 – 52
Les personnages exupériens : de la vie réelle à l'œuvre épique.....	40
Les qualités de l'homme qui se dépasse.....	42
CHAPITRE 4 : Former un homme d'action : le rôle du chef.....	53 – 65

Forger l’homme idéal – de Didier Daurat à Rivière.....	54
La gestion des hommes dans une mission dangereuse.....	56
L’humanisme inhumain de Rivière.....	61
CONCLUSION.....	66 - 70
BIBLIOGRAPHIE.....	71 - 73

## RÉSUMÉ

Nous pensons qu'à travers les actions des personnages que décrit Saint-Exupéry dans *Vol de nuit* et *Terre des hommes*, l'auteur fait du dépassement de soi une exigence préalable à la poursuite du progrès. Mais de quelle façon ? Notre objectif dans cette recherche est de montrer qu'à travers les aventures de l'Aéropostale, les hommes sont capables de franchir toutes les limites, même celles que nous considérons comme indépassables. C'est la réalisation d'une mission impossible que nous voyons s'accomplir ligne après ligne. En effet, le danger et la mort sont toujours menaçants et il faut accélérer les progrès techniques pour faire face aux rudes climats (orages, cyclones, tempêtes de neige...), ainsi que développer les connaissances géographiques ou météorologiques. Les hommes doivent apprendre à maîtriser leurs peurs et faire vaillamment face aux plus graves périls. Cette façon de se lancer dans l'action entre bien dans le cadre de la philosophie humaniste proposée par l'auteur. Il faudra également comprendre que pour se dépasser soi-même, un chef est nécessaire, car c'est celui qui, grâce à différentes stratégies, motive ses hommes.

## REMERCIEMENTS

Qu'il me soit permis d'exprimer ma reconnaissance à tous ceux qui, en se dépassant de diverses manières, m'ont aidé à réaliser ce travail.

Tout d'abord, je suis reconnaissant au Département des Langues, littératures et études culturelles de l'Université de la Saskatchewan pour le privilège d'étudier dans le cadre du programme de Maîtrise en français. Le support financier, et le soutien de tous les enseignants et administrateurs m'ont permis d'aller aussi loin dans mes études. Je vous remercie de tout mon cœur.

Je suis immensément touché par les efforts de tous mes professeurs qui ont fait en sorte que la pandémie COVID-19 ne puisse pas m'empêcher de terminer ce programme. Je n'oublierai jamais nos nombreuses réunions de classe et conférences WebEx, ainsi que toutes les discussions supplémentaires. Sans oublier tout le matériel que vous avez dû numériser pour m'aider à suivre les cours.

Dr. Stella Spriet, merci pour votre patience et vos commentaires utiles sur mon travail qui m'ont guidé pour le terminer.

Dr. Marie-Diane Clarke, merci pour toutes les discussions supplémentaires et des sacrifices que vous avez faits pour que ce programme se termine bien pour moi.

Dr. Romain Chereyron, merci également pour les suggestions perspicaces que vous avez envoyées concernant ma thèse. Elles ont contribué à enrichir ma compréhension de la littérature et m'ont permis de réaliser ce travail.

Elikplim, Calvin, Evans, Gauthier, Shani, Tete, Gideon, Erasmus. Je n'oublierai pas toutes les révisions, les commentaires et les encouragements que vous m'avez prodigués. Merci !

Dr Kristy Leissle et Dela Akuffo, j'ai voulu abandonner, mais vos encouragements ont rendu la chose impossible. Merci infiniment !

Ma famille m'a accordé la paix et la tranquillité, et l'abonnement internet me permettant de poursuivre ces études sans problèmes. Que le Tout Puissant vous bénisse !

Chère Elikplim, mes tantes Akua, Georgina, et Dzifa, vous étiez là pour moi quand je n'avais guère le temps de bien me nourrir à cause de ce travail. Je vous dois beaucoup !

## **DÉDICACE**

Cette thèse est dédiée à tous les héros qui se sont exposés pendant la lutte contre la pandémie du Covid-19.

C'est aussi dédié à vous, qui luttez chaque jour pour le bien-être des autres.

Merci...

Le monde aura toujours besoin de vous. Et vous m'inspirez beaucoup.

## INTRODUCTION

### Saint-Exupéry et l'idée de dépassement de soi

#### *Cadre général*

Tout au long de l'histoire, les êtres humains ont dû affronter des obstacles pour survivre ou progresser. Nous pouvons penser aux terribles conditions climatiques, à la famine, aux maladies, aux accidents et même aux dirigeants tyranniques. Même à l'heure où nous rédigeons cette thèse, le monde subit, depuis le début de l'année 2020, la pandémie du COVID-19, un virus mortel. Près de 600 millions de personnes dans le monde ont été infectées, parmi lesquelles presque 6,5 millions sont mortes<sup>1</sup>. Pourtant, il se trouve que les êtres humains ont toujours pu aller de l'avant et dépasser leurs limites quoi qu'il arrive. Quand nous faisons ceci, nous remarquons qu'il y a toujours des individus dont nous aimerions nous souvenir. Il n'est donc pas si étonnant qu'au début de la pandémie (mars 2020), les Français aient pris une nouvelle habitude : chaque soir, ils restaient debout, près de leurs fenêtres, pour applaudir.

L'objectif ? Remercier, à distance et en respectant les règles du confinement, le personnel soignant à l'œuvre depuis maintenant plusieurs semaines pour porter assistance aux malades atteints par le Covid-19. La clameur s'est amplifiée mercredi soir, à 20 heures précises cette fois-ci, quand les différents appels se sont coordonnés sur un horaire commun. Elle a résonné encore plus fort ce jeudi soir un peu partout en France, de Paris à Marseille en passant par Brest, Lille, Strasbourg ou Bordeaux. (Le Parisien)

---

<sup>1</sup> Cette statistique est tirée du site de [www.worldometers.info/coronavirus/](http://www.worldometers.info/coronavirus/) consulté le 11 août 22.



Même si la nature de ce travail est de sauver des vies, une pandémie où tout le monde est vulnérable oblige les professionnels de la santé à prendre les plus grands risques et à mettre leur vie en jeu pour le bien des autres. Ils entrent alors dans la catégorie des héros et héroïnes que nous refusons d'ignorer après leur disparition : nous donnons leur nom à des bâtiments, nous leur construisons d'immenses statues, nous écrivons des histoires à leur sujet pour inspirer les générations futures, etc.

Alors, si nous avons toutes les preuves que les problèmes des êtres humains ne disparaîtront jamais, nous devons réfléchir à la manière dont nous pouvons faire partie du groupe d'individus que nous aimerions célébrer. S'il existe beaucoup de personnes de ce genre, la société aura de meilleures chances de survivre quels que soient les défis qu'elle doit surmonter. Alors, qu'y a-t-il à apprendre sur ces personnes pour que nous puissions les imiter ? Pour répondre à cette question, nous vous invitons à vous lancer dans une quête littéraire à travers l'œuvre d'Antoine de Saint-Exupéry, un homme célèbre pour avoir été un héros, mais aussi un penseur qui pourrait nous guider, dans la société d'aujourd'hui, à glorifier des héros.

### *Biographie de l'auteur*

Né dans une famille aristocrate à Lyon le 6 juin 1900, Antoine de Saint-Exupéry est fasciné depuis son enfance par les avions. Il fait son baptême de l'air à l'âge de 12 ans et sera aviateur pendant toute sa vie. Mais malgré son excellente carrière dans l'aviation, il est plus connu pour avoir été une figure romantique et un romancier grâce aux œuvres littéraires qu'il a publiées pendant sa carrière de pilote. Son premier roman, *Courrier Sud* (1929), traite de la solitude du pilote Jacques Bernis. Il écrit cette œuvre pendant qu'il est chef d'escale de la Société des Lignes Latécoère à Cap Juby au Maroc et en tire beaucoup de succès. *Vol de nuit* (1930, prix Femina) est rédigé en Amérique du Sud pendant le développement de l'Aéropostale jusqu'en

Patagonie. À travers l'histoire tragique du pilote Fabien, Saint-Exupéry expose les méditations de Rivière, chef de réseaux, qui doit pousser ses pilotes à prendre des risques pour faciliter l'accélération du courrier aérien. Le roman a un grand succès. Entre 1931 et 1936, Saint-Exupéry se consacre au journalisme et aux raids au Viêtnam, à Moscou, et en Espagne. Ces reportages nourriront sa réflexion sur les valeurs humanistes, et il écrit *Terre des hommes* (1939, prix de l'Académie française), récit autobiographique sur la solidarité universelle basé sur les aventures de ses camarades pilotes. Vient ensuite, *Pilote de guerre* (1942), un mémoire qu'il prépare pendant des missions de reconnaissance pour l'armée française durant la Deuxième Guerre Mondiale. Il y propose une réflexion sur le sacrifice et l'absurdité de la guerre, comme sur l'angoisse face à la défaite de la France. *Le petit Prince*, son dernier ouvrage, est un conte philosophique (et c'est aussi son œuvre la plus connue). Écrit et publié d'abord à New York en 1943, on y trouve des thèmes universels tels que la vie, la mort, l'amour, l'amitié, et en général la nature humaine. Le 31 juillet 1944, le pilote-écrivain disparaît en mer pendant une mission de reconnaissance aux larges de la côte marseillaise et est déclaré mort pour la France. *Citadelle*, œuvre inachevée dans laquelle il résume sa philosophie humaniste, sera publiée en 1948. Basée sur les aventures souvent tragiques des pilotes pionniers qui ont fondé l'aviation commerciale, l'œuvre de Saint-Exupéry transmet, à travers les différents épisodes relatés, une philosophie existentielle et humaniste. Ses écrits posent en leur centre l'importance des notions de responsabilité et d'action, perçues comme l'essence de la vie.

### *Problématique*

Un élément remarquable dans les écrits de Saint-Exupéry est l'exigence du dépassement de soi dans l'accomplissement d'une mission, ce qui favorise le progrès de la société. Nous nous rendons compte que, dans l'ensemble de son œuvre, un personnage très élaboré est Rivière, dans

*Vol de nuit*, qui cherche à motiver ses hommes pour les amener à se dépasser et pour faire ainsi progresser les vols effectués de nuit, alors nouveaux et d'un exceptionnel danger. De plus, dans *Terre des hommes*, nous trouvons des réflexions profondes sur les aventures périlleuses des premiers aviateurs qui devaient faire des sacrifices pour explorer et établir des lignes aériennes. Nous pensons qu'à travers les actions de ces personnages, Saint-Exupéry fait du dépassement de soi une exigence préalable à la poursuite du progrès. Mais de quelle façon ? Notre objectif dans cette recherche est donc de comprendre, à travers l'étude des personnages de *Vol de nuit* et de *Terre des hommes*, ce que l'auteur nous apprend sur l'importance de cette notion dans la société. Pour mener à bien cette étude, les questions suivantes nous ont guidés :

- De quelle manière l'aviation postale permet-elle l'étude de dépassement de soi ?
- Quel est le genre d'homme idéal pour la poursuite du progrès dans la société ?
- Comment un leader peut-il pousser son équipe à se dépasser ?

Il est important de souligner que notre attention se portera essentiellement sur *Vol de nuit* et *Terre des hommes* parce que ces récits illustrent le plus clairement, pour nous, cette idée du dépassement de soi. Toutefois, pour enrichir nos arguments, nous évoquerons nécessairement les idées de l'auteur proposées dans d'autres œuvres, notamment *Pilote de guerre* et *Citadelle*.

#### *Travaux antérieurs*

Nous ne sommes pas les premiers à étudier un auteur aussi important qu'Antoine de Saint-Exupéry. Nous commençons donc cette étude par un survol de quelques travaux antérieurs ayant des liens avec ce que nous souhaitons faire. Dans sa thèse intitulée *La philosophie de l'action dans l'œuvre d'Antoine de Saint-Exupéry*, Emmanuel Okonkwo Ezeani (1977) commence par étudier la genèse de la pensée exupérienne et il se penche ensuite sur la morale de l'action. Cela

étant, il examine ce que suppose et exige l'action, sa valeur et les personnages qui l'incarnent. Il conclut que Saint-Exupéry voit dans l'aviation « l'une des activités par lesquelles l'homme peut donner un sens à sa vie » (53), et qu'elle rend possible la création de relations humaines.

Dans sa thèse *L'héroïsme comme valeur essentielle à l'action dans Terre des hommes d'Antoine de Saint-Exupéry*, Dahdouh Soumia s'intéresse aux espaces qui ont nourri la réflexion de l'auteur. Ensuite elle étudie les concepts d'humanisme et d'héroïsme qui constituent sa vision et sa morale. Évoquant le dépassement de soi, elle souligne d'abord qu'il y a plusieurs façons de se dépasser, mais l'idée générale comprend le fait d'« identifier un rêve, fixer un objectif, surmonter ses propres limites, et enfin réaliser l'objectif souhaité » (74). Elle ajoute que l'expérience de Saint-Exupéry dans l'aviation et sa participation dans la guerre lui donnent toute la légitimité de prétendre que l'on devient Homme à travers le dépassement de soi (74).

Quant à Mawuyra Gli, son article « Saint-Exupéry et la question des relations humaines : une étude de *Vol de nuit* et *Terre des hommes* » tente de mettre en évidence de quelle manière les relations humaines contribuent au développement de l'humanité. Partant de l'idée selon laquelle l'homme n'est jamais isolé, Gli conclut que les relations qu'entretiennent les êtres humains entre eux enrichissent leur vie. Il affirme aussi que le lien de dépendance qui se noue entre les coéquipiers les aide à réaliser une mission commune et, pour Saint-Exupéry, le monde sera sauvé « s'il arrive à maintenir et solidifier les relations humaines, s'il arrive à nouer des liens existants » (161).

Enfin, José Alberto García-Legaz Martínez se concentre sur la gestion du chef Rivière dans *Vol de nuit*. Dans son article intitulé « *Vol de nuit* ou l'accomplissement fidèle du devoir », il examine les réflexions du personnage central du récit et montre comment il pousse les hommes à se sacrifier pour faire aboutir le projet expérimental des vols de nuit. Il trouve le personnage

« presque tyrannique » (Martínez 72) et « un peu despotique, inhumain » car « il se sert du sens de la responsabilité de ses hommes et de l'amour qu'ils ont pour leur travail » pour les obliger à accomplir des tâches difficiles (Martínez 76). Enfin, il stipule que le texte qui souligne l'importance de l'aviation n'est qu'un prétexte pour Saint-Exupéry, permettant en réalité de montrer l'importance de la discipline au travail en général.

Tous ces travaux et d'autres que nous n'avons pas évoqués ici nous ont aidés à réfléchir sur l'idée de dépassement de soi qu'il s'agit d'explorer dans cette thèse.

### *Approche critique et méthodologie*

Nous recourrons à une approche éthique dans cette étude et ceci sera la base de la méthodologie utilisée. Dans son *Panorama critique d'Antoine de Saint-Exupéry*, Laurent de Galembert note en effet que :

[...] le courant éthique est particulièrement fécond, c'est même la majeure partie de la production critique (qui s'attache à son humanisme, à son sens de la responsabilité, à la solidarité et aux valeurs qu'il vante etc.), et ce encore aujourd'hui : il est d'ailleurs assez remarquable que Saint-Exupéry soit si souvent associé, dans le monde de l'entreprise, du management et qu'il soit rattaché à tout ce qui, dans la gestion des ressources humaines, cherche à développer l'esprit d'équipe. (14)

Cependant nous n'allons pas nous limiter au côté penseur ou philosophique de Saint-Exupéry ; nous allons aussi montrer – et ceci constituera la nouveauté de notre travail – de quelle façon ces aspects sont liés à une approche poétique, engendrant une construction particulière de l'œuvre où il s'agit d'associer pensées philosophiques et écriture romanesque.

## *Annonce du plan*

Notre premier chapitre sera consacré à l'aventure de l'Aéropostale envisagée comme la métaphore de la poursuite du progrès humain. Nous établirons un lien entre le travail qu'a mené l'auteur-aviateur au sein de l'aviation postale et l'idée de la poursuite du progrès. Nous verrons que le projet de l'Aéropostale semblait, à l'époque où l'aéronautique en était à une phase expérimentale, un monde qui présentait beaucoup de limites à franchir. Mais aussi dans ce même monde nous pouvons voir le désir de quelques personnages de tout faire pour surmonter les obstacles. Pour bien contextualiser cette idée de dépassement de soi, nous nous pencherons sur les limites de l'entreprise aérienne et aussi le danger qu'impliquait le projet. Nous terminerons sur l'idée selon laquelle, face aux différents périls, il fallait définir un type d'individus bien particuliers, passionnés et pouvant atteindre le statut de héros.

Ensuite, nous nous attacherons à étudier le dépassement de soi envisagé comme une philosophie de l'action chez Antoine de Saint-Exupéry. A travers des citations tirées de *Terre des hommes*, *Pilote de guerre*, *Citadelle*, et *Vol de nuit*, nous montrerons que la morale de l'action apparaît chez Saint-Exupéry comme un moyen de contourner les problèmes de la condition humaine. Nous analyserons quelques exigences de cette morale, pour comprendre concrètement comment se manifeste l'homme idéal que met en scène l'auteur-penseur à travers cette philosophie.

Dans le troisième chapitre, nous ferons un portrait de l'homme idéal, c'est-à-dire de celui qui atteint son plein potentiel. Nous partirons de l'idée selon laquelle les personnages brossés par l'auteur ne sont pas tout à fait fictionnels et qu'il les choisit parmi de vrais camarades avec qui il a partagé plusieurs expériences au sein de l'Aéropostale. Ensuite nous relèverons les qualités qui font de ces hommes des êtres exceptionnels et indiquerons comment, à notre tour, nous pouvons

développer ces mêmes qualités (Il faut préciser si c'est l'intention de l'auteur de nous encourager à développer ces qualités). Nous terminerons ce chapitre en soulignant que l'homme qui se surpasse aide sa communauté à faire face à des problèmes communs.

Notre dernier chapitre sera consacré à la façon dont un chef peut influencer son équipe. Il s'agit de transformer les hommes pour les pousser vers une sorte de perfection et il faut un grand pouvoir de conviction pour parvenir à cette fin. Nous étudierons un personnage qui incarne le chef idéal chez Saint-Exupéry : Rivière, dans *Vol de nuit*. A travers cette analyse nous exposerons quelques-unes des motivations qui conduisent les hommes à aller jusqu'au bout de leurs missions dangereuses. Nous examinerons ensuite comment ce personnage justifie sa dureté et terminerons par la notion que Saint-Exupéry propose : à travers Rivière, il montre que chaque individu est capable de faire plus qu'il se ne s'en croit capable. Grâce à l'influence d'un bon leader, il est possible de faire ressortir son vrai potentiel.

## CHAPITRE 1

### L'aventure de l'aéropostale : une métaphore de la poursuite du progrès humain

Le progrès est une notion positive pour tout le monde : chaque individu, société, ou civilisation veut que la vie s'améliore au fil du temps. Alors on cultive la terre pour trouver de quoi manger ; on étudie la nature pour savoir comment la dominer ou pour se protéger d'une manière plus efficace quand elle nous menace ; on innove pour résoudre différents problèmes, et ainsi de suite/se sentir maîtres de la situation. Surtout, on cherche à transmettre à la génération à venir des valeurs éthiques ou morales avec lesquelles survivre, assurant ainsi la bonne continuation de la société. Sur ce dernier point, des philosophes humanistes ont réfléchi à la façon de favoriser l'épanouissement et le progrès de l'homme. Au vingtième siècle, Antoine de Saint-Exupéry développe à son tour les valeurs humanistes permettant la quête du progrès, ce que nous retrouvons dans une grande partie de ses réflexions. Pour lui, le progrès est nécessaire à toute société alors que « ceux-là qui ayant conquis se font sédentaires sont déjà morts, » (Saint-Exupéry, *Citadelle* 539). Ceci implique alors qu'une société tolérant la médiocrité va vers sa fin. L'œuvre de l'auteur sert ainsi à motiver le lecteur pour valoriser le progrès de toute urgence. Pour avancer ses arguments, l'aventure de l'Aéropostale pendant l'entre-deux-guerres devient pour lui une métaphore. Mais, en quel sens ? Dans ce chapitre, nous commencerons par une étude du contexte historique à travers l'histoire de l'Aéropostale, de la biographie de Saint-Exupéry, et de citations tirées de *Vol de nuit* (1931) et de *Terre des hommes* (1939). Après avoir souligné en quoi la mission des pilotes est un bon terrain pour examiner le franchissement des limites, nous nous attarderons sur quelques dangers que les pilotes pionniers devaient affronter et en quoi cela constituait, pour l'auteur, un prétexte pour valoriser le dépassement de soi.



## *Saint-Exupéry et l'Aéropostale*

La vie et les expériences de Saint-Exupéry sont intimement liées aux premiers efforts effectués vers une aviation commerciale régulière en France. Pour comprendre cette relation, il nous faut survoler un peu l'histoire de l'Aéropostale dont l'origine remonte à 1918, quand la première guerre mondiale prend fin. Même si elle est à l'origine de la mort de millions de personnes, ce conflit a engendré, pour les armées, la création de nombreuses techniques avancées. En effet, la première guerre mondiale est la première à voir se généraliser les avions de combat. Cependant après l'armistice en 1918, ces machines sont sans usage et les usines qui les fabriquent sont obligées de leur trouver d'autres utilités. En outre, à l'époque, le courrier local et international est acheminé par train et par bateau, et attendre des semaines et des mois pour recevoir la lettre d'un proche est la norme. Estimant qu'il s'agit d'une grande opportunité, Pierre-Georges Latécoère - un industriel français - nourrit deux ambitions : transformer les avions de guerre qu'il a fabriqués en avions de transport et créer une ligne aérienne civile régulière pour transporter le courrier de la France jusqu'à l'Amérique du Sud (Argentina Excepcion). A la poursuite de cette vision, le Toulousain fonde la Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques pour assurer la transformation des avions de combat en avions de courrier, puis pour les améliorer. A Noël, en 1918, il réalise le vol inaugural de Toulouse à Barcelone, ce qui marque le début des aventures aériennes périlleuses de la Société des lignes Latécoère qui devient, de 1927 à 1933, l'Aéropostale (Compagnie Générale Aéropostale). Quelques 80 pilotes dont Antoine de Saint-Exupéry, 250 mécaniciens, 53 techniciens radios, 250 marins, 900 employés administratifs et une équipe d'une vingtaine d'entoileuses (qui fabriquent les toiles des ailes des avions) ont relevé ce défi inédit<sup>2</sup>. Ils réussissent à réaliser l'impossible et grâce à leur

---

<sup>2</sup> Selon le dossier de presse de L'envol des pionniers à [www.lenvol-des-pionniers.com/wp-content/uploads/2022/06/DP\\_EnvolPionniers\\_2022\\_FR-leger.pdf](http://www.lenvol-des-pionniers.com/wp-content/uploads/2022/06/DP_EnvolPionniers_2022_FR-leger.pdf). Consulté le 3 mars 2022.

courage et au sacrifice de leur vie, ils sont ancrés dans l'histoire de l'aviation et de la poste aérienne en France.

### *Les expériences de l'aviateur-écrivain*

Antoine de Saint-Exupéry entre dans l'aventure de l'Aéropostale le 11 octobre 1926 recommandé par son ancien professeur, l'abbé Sudour. Quand le directeur d'exploitation à Toulouse-Montaudran - Didier Daurat - propose de l'employer à la direction, le jeune homme de 26 ans refuse et sollicite un poste de pilote (Chevrier 21). Ses premières expériences du métier aérien, qu'il raconte dans *Terre des hommes*, consistent en « essais d'avions, déplacements entre Toulouse et Perpignan, tristes leçons de météo dans le fond d'un hangar glacial » (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 11). Au printemps 1927, le jeune homme commence à voyager, assurant des courriers de Toulouse à Casablanca. Il gravit rapidement les échelons pour devenir chef d'escale la même année à Cap Juby pendant 18 mois. Pendant cette période, il apprend à jouer un rôle diplomatique entre la France et l'Espagne. Il est aussi chargé de porter secours aux pilotes dont les avions tombent en panne et que les Maures, une tribu indigène, cherchent à emmener en esclavage. Après son aventure au Cap Juby, il sera envoyé en Amérique du Sud, à Buenos Aires comme directeur d'exploitation, collaborant avec le renommé Jean Mermoz et avec Henri Guillaumet, son meilleur ami et mentor. Ils assurent l'ouverture des lignes les plus australes du continent.

### *Terre des hommes et Vol de nuit*

Ses expériences en tant que pilote de ligne, chef d'escale et directeur d'exploitation au sein de l'Aéropostale, les différents peuples qu'il rencontre dans les déserts de l'Afrique, les camarades avec lesquels il travaille, les dangers trop fréquents qu'il affronte ainsi que la solitude

qu'il endure, enrichissent, entre autres, l'appréciation de Saint-Exupéry à l'égard de la vie humaine, mais aussi forgent le cadre des réflexions sur le progrès humain et sur le dépassement de soi. Ce sont des thèmes repris dans différentes œuvres de l'auteur et notamment *Vol de nuit* et *Terre des hommes*. Dans ces deux ouvrages, Saint-Exupéry dépeint les aventures et les épreuves auxquelles font face des aviateurs pionniers aux côtés desquels il s'est battu pour le succès de l'Aéropostale.

*Vol de nuit*, le premier des deux ouvrages, raconte quelques moments tragiques durant lesquels l'Aéropostale expérimentait des vols de nuit en Amérique du Sud. L'un des récits, construit essentiellement de réflexions intérieures, révèle les pensées du chef d'Aéropostale – Rivière – sur le sens du sacrifice des pionniers, la nature humaine, l'action, la responsabilité, le danger, la mort, etc. On peut dire que *Vol de nuit* n'est qu'un prétexte pour exalter la mission du pilote, qui doit mesurer ses forces face aux nombreux dangers et même faire face à la mort (Martinez 71). *Terre des hommes* raconte aussi le sacrifice des aviateurs pionniers et expose les dangers du métier aérien liés par exemple à l'avion, au désert, à l'oasis... Les personnages étant de vrais amis et collègues, l'auteur fait de leurs sacrifices un moyen de partager des idées humanistes valorisant, entre autres, le progrès, l'amour, la camaraderie, le dépassement de soi ou la mort.

Dans les deux récits, l'objectif que poursuivent les personnages est la livraison du courrier. Maintenant, tournons-nous vers ces textes pour examiner ce qui fait de l'Aéropostale une métaphore de la poursuite du progrès et du dépassement de soi.

## *L'aéropostale – une mission urgente*

Quelle est la nature de cette mission ? Nous trouvons quelques réponses d'abord en analysant les propos du visionnaire Latécoère, l'ambitieux industriel, qui précise : « J'ai fait tous les calculs, ils confirment l'opinion des spécialistes, mon idée est irréalisable. Il ne me reste plus qu'une chose à faire : la réaliser ! » (Piouffre) Ce propos est significatif car il révèle le sentiment général, à l'époque, concernant l'utilisation de l'avion comme un moyen de transport intercontinental : c'est un objectif impossible. Pourtant le visionnaire, lui-même fabricant d'avions qui connaît bien les limites de l'appareil, voit, au-delà de ces limites, une possibilité pour réaliser son rêve. Ainsi, l'histoire est liée à un fort désir de réaliser l'impossible, et nous découvrirons, en accompagnant Saint-Exupéry, que ce désir de Latécoère donne un sentiment d'urgence à la mission aérienne, ce qu'on remarque depuis le responsable des opérations, au pilote en passant par le mécanicien, et même par la secrétaire. En effet, chacun aborde son métier comme s'il s'agissait d'une question de vie ou de mort.

Dans *Vol de nuit*, Rivière (inspiré par Didier Daurat – directeur renommé d'exploitation des lignes Latécoère puis de l'Aéropostale) expérimente pour la première fois les vols de nuit. Son cercle d'officiers s'oppose à cette idée, considérant le danger impliqué comme une chose uniquement réservée à l'aviation militaire et donc catastrophique pour les services civils. Il leur explique : « 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 » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 104). Il faut souligner que le but de l'Aéropostale est de faire communiquer les gens dans les plus brefs délais et Rivière souligne que sans les vols de nuit, la réalisation de cet objectif leur échapperait. Pourtant les critiques formulées ont également un sens car cette expérience est périlleuse, comme la mort de Fabien le prouve : avant une escale à San Julian, ce pilote du

courrier de la ligne Patagonie-Buenos Aires, héros tragique de *Vol de nuit*, est averti par son radiotélégraphiste d'un possible orage : « 'Il y a tant d'orages que les décharges remplissent mes écouteurs. Coucherez-vous à San Julien ?' » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 18). Mais ce pilote, inconscient du danger imminent, décolle sans réussir à affronter la tempête qui le surprend plus tard, et dans une nuit où naviguer est si difficile, il s'égaré puis, son essence étant épuisée, on reste sans nouvelles de lui. Pourtant, alors que les critiques effectuées contre cette entreprise font de la perte des équipages et des avions une raison suffisante pour se résilier et accepter la défaite, Rivière, de son côté, voit plutôt dans le sacrifice la possibilité même de réussir un jour à dépasser définitivement les bateaux et les trains. Nous décelons donc chez ce personnage et son pilote une volonté de réaliser l'irréalisable, ainsi qu'un sens de l'urgence dans la poursuite du progrès. Nous mentionnerons plus tard que cette volonté sera une force majeure dans le dépassement des limites.

D'ailleurs, pour renforcer les déclarations de leur chef Rivière, certains pilotes, dans les récits de Saint-Exupéry, éprouvent à leur tour ce sentiment d'urgence inspiré par la mission. Cela se manifeste à plusieurs reprises dans leurs désirs d'affronter des conditions météorologiques dangereuses pour leurs avions, refusant d'opérer un demi-tour même lorsque c'est la chose la plus raisonnable à faire. Tel est le cas d'Henri Guillaumet. Chargé d'un courrier de Santiago (Chili) vers Mendoza (Argentine), il est perdu pendant sept jours après qu'une tempête de neige l'oblige à atterrir dans la cordillère des Andes, le 13 juin 1930. Dans *Terre des hommes*, Saint-Exupéry fait l'éloge de son ami :

Une tempête qui déversa cinq mètres d'épaisseur de neige, en quarante-huit heures sur le versant chilien des Andes, bouchant toute l'espace, les Américains de la Pan-Air avaient

fait demi-tour. Tu décollais pourtant à la recherche d'une déchirure dans le ciel. (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 40).

Si les pilotes de la Pan-Air font demi-tour, cela suggère que Guillaumet a une bonne raison de ne pas procéder avec le vol, mais désirant faire passer le courrier *à tout prix*, il poursuit un vol dangereux et subit une épreuve dont il risque de mourir. Il est sauvé *miraculeusement*, et cette épreuve légendaire est l'une des plus connues dans l'histoire de l'aviation. L'insistance de Guillaumet à voler malgré l'annonce d'une tempête dangereuse imminente est un écho à la volonté de réaliser l'irréalisable, et comme Rivière se différencie des opposants aux vols de nuit, ce pilote se différencie de ceux de la Pan-Air qui font demi-tour.

L'exigence de Rivière quant aux vols de nuit et les décollages de Guillaumet et de Fabien malgré l'annonce du danger, soulignent le sentiment de résilience et de responsabilité avec lesquels les pionniers abordent la mission de l'Aéropostale. On retrouve là un phénomène très profond : le fait que l'individu qui recherche le progrès doive se comporter comme si sa mission était une question de vie ou de mort, même s'il ne s'agit que de livrer le courrier. Il faut souligner qu'au-delà de l'accélération du transport du courrier intercontinental, la mission a aussi un but patriotique qui est de montrer au monde la puissance de la France en matière de progrès technique, puisque pour réussir à ouvrir des lignes, il faut que l'avion soit rapide et capable de voyager à plus de 500 km - ce qui était la limite à l'époque. L'Aéropostale devient donc un terrain parfait pour évoquer le dépassement des limites, et nous allons maintenant étudier quelques-unes de ces limites.

## **L'Aéropostale : un bon terrain pour le dépassement des limites**

Le but de l'Aéropostale était de transporter le courrier intercontinental plus rapidement que les trains et les bateaux. Aujourd'hui plus que jamais, on a tendance à banaliser l'énormité de ce que Latécoère voulait réaliser, car nous vivons à une époque où les voyages transcontinentaux en avion sont possibles en quelques heures et se réalisent sans péril. Donc, la vraie nature et l'essence de cette mission ainsi que les dangers qu'il a fallu affronter pour parvenir à cette réalisation nous échappent. Détachons-nous donc un peu de notre époque, et examinons la mission aéropostale pour apprécier le contexte limité dans lequel luttèrent les pionniers de l'aviation.

### *Les limites de l'avion*

Il y a, à la base de l'idée d'une poste aérienne transcontinentale, une poursuite rigoureuse du progrès technique : celle de l'amélioration des avions pour le transport du courrier. L'avion dont on avait besoin devait être capable de voyager à une grande vitesse, mais aussi de voyager assez longtemps pour relier les pays impliqués dans cette aventure. Lors de l'ouverture de la ligne Latécoère, qui visait à voyager de Toulouse-Montaudran à Barcelone, le SALMSON 2A2 n'allait qu'à 135km/h. Ce dernier pouvait effectuer le trajet car sa limite de déplacement était de 500 km, ce qui est supérieur à la distance entre Toulouse et Barcelone. Mais pour que la ligne continue, l'avion devait être capable de franchir davantage de distance, et ceci constituait pour la Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques la limite à franchir car « aucun appareil n'ayant un rayon d'action supérieur 500 km, il faudra prévoir des escales intermédiaires entre chaque étape » (Piouffre).

En plus de la vitesse de croisière et la distance franchissable, le projet demandait aussi un avion capable de porter beaucoup de charges, mais les avions militaires qu'on convertissait à

l'époque ne transportaient que le pilote et son navigateur. Cela ne s'arrêtait pas là. Pour ouvrir chaque ligne, l'avion devait affronter les forces naturelles comme les tempêtes de neige, les très hautes montagnes comme la cordillère des Andes, et l'océan. Sur ce, Gérard Piouffre fait les commentaires suivants :

Les avions disponibles sont d'anciens appareils militaires qui n'ont pas du tout été conçus pour surmonter de tels obstacles géographiques. Les Salmson 2A.2 que produit Latécoère sont d'excellents appareils, mais leurs moteurs de 260 ch ne sont ni assez puissants ni assez fiables. Grâce à son moteur Renault de 300 ch, le Breguet 14, qui sera finalement choisi, possède la puissance nécessaire. Il est malheureusement sujet à des pannes aussi fréquentes que les autres mécaniques de l'époque. (Piouffre)

Alors un avion qui n'était pas assez robuste pour traverser ces dangers mettait tout l'équipage en danger, surtout dans les Andes où les avions n'atteignaient qu'une altitude de 4500m. Ceci ne permettait pas de survoler la deuxième plus haute montagne de la planète, obligeant le pilote à contourner le groupe de montagnes, risquant sa vie et la perte du courrier.

### *Les limites de la connaissance géographique et météorologique*

La première préoccupation des pionniers de l'Aéropostale était le défrichage ou l'ouverture des lignes aériennes, c'est-à-dire tracer, avec le premier vol, la route aérienne que les avions devaient suivre pour arriver à destination. Cette tâche était la plus périlleuse que les pilotes pionniers de l'Aéropostale devaient effectuer. En vérité, c'est ce qui fait du projet une aventure légendaire à laquelle ont contribué des pilotes comme Jean Mermoz, Henri Guillaumet et Antoine de Saint-Exupéry lui-même. Si l'avion au début du projet est limité par différents aspects, la connaissance de l'espace géographique que ces pilotes devaient traverser est faible. Les cartes n'indiquent pas encore la vraie complexité des montagnes, par exemple. Ceci est



compliqué par le fait que la précision des informations météorologiques sur cet espace est inférieure à celle d'aujourd'hui : le premier satellite par exemple ne sera en orbite qu'en 1959 (Yiacouvakis).

### *Les limites de communication*

Aujourd'hui, la norme est de prendre un téléphone portable, de composer quelques chiffres, et d'échanger instantanément avec un ami ou un parent de l'autre côté de l'appareil. Dans l'aviation commerciale où la communication est critique, l'équipage aérien communique parfaitement avec l'équipe à terre pour assurer une navigation sans dangers. On donne des mises-à-jour sur les changements aux aéroports qui retarderont l'atterrissage, on transmet les annonces de tempêtes imprévues, etc. Mais pendant l'entre-deux-guerres, cette réalité n'existait que dans l'imagination. D'abord, si on cherche à établir des lignes civiles aériennes pour transporter le courrier, c'est pour gagner en rapidité. Même si le télégraphe existe, cela ne permet pas de tout dire. Pour l'équipage en vol, la radiotélégraphie était le meilleur moyen de rester en communication avec l'équipe sur terre : il s'agit d'envoyer des messages en morse qui sont déchiffrés en vol et communiqués au pilote. Pour répondre, c'est l'inverse qui est fait. Le message qu'on envoie aux équipes en vol comprend les chiffres radiogoniométriques pour les aider à connaître leurs positionnements géographiques. On leur communique aussi des informations météorologiques sur le temps qu'il fait, sur les nuages qui s'installent sur la ligne, sur l'endroit où atterrir en cas de manque d'essence, etc. C'est un moyen de communication lent et qui devient plus difficile voire impossible pendant les tempêtes lorsque, ironiquement, le pilote a le plus besoin de rester en communication avec l'équipe au sol pour ne pas se perdre.

Déjà on remarque que la réussite d'un seul courrier aérien nécessitait plusieurs transformations dont s'occupait Latécoère et ses ingénieurs au sein de la C.G.E.A. Il faut

souligner qu'à l'époque, la réussite en matière d'évolution des avions n'est pas seulement effectuée au profit de la poste aérienne, mais aussi de toute la France qui peut montrer au monde sa puissance en matière d'avancement technologique.

### **Les dangers de la mission**

Ainsi, les limites techniques de l'avion, de la télécommunication, de la prédiction météorologique et de la connaissance géographique, mettent en péril le projet aéropostal, et l'œuvre de Saint-Exupéry contient plusieurs références aux dangers quotidiens auxquels les pionniers de l'Aéropostale sont confrontés. Ces dangers ont une grande importance et c'est ce qui rend héroïques ces pionniers qui décident d'affronter ce contre quoi tout le monde résiste, et c'est le fait d'affronter les obstacles qui est au cœur de l'idée de dépassement de soi. Maintenant, analysons quelques obstacles qu'affrontent les équipiers aériens à l'ère héroïque de l'Aéropostale.

#### *Les pannes fréquentes*

Nous avons déjà établi qu'à l'époque où l'on expérimentait l'aviation civile, les avions n'étaient pas très robustes, et dans *Terre des hommes*, l'auteur témoigne : « Les moteurs, à cette époque-là, n'offraient point la sécurité qu'offrent les moteurs d'aujourd'hui. Souvent, ils nous lâchaient d'un coup, sans prévenir, dans un grand tintamarre de vaisselle brisée » (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 13). Par conséquent, les pannes fréquentes des avions menaçaient le progrès, la réussite du projet aérien et surtout la vie des équipages. Une panne de moteur ou d'essence pouvait retarder la livraison du courrier, mais elle pouvait aussi être la cause, et c'est souvent le cas, de la mort d'un pilote et de son équipage. Jean Mermoz, pilote renommé de l'Aéropostale, est confronté à la mort à cause d'une panne dans le désert du Sahara : une fois, « les moteurs d'alors ne résistant guère, une panne livra Mermoz aux Maures ; ils hésitèrent à le

massacrer, le gardèrent quinze jours prisonniers, puis le revendirent » (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 31). Mermoz échappe à la mort, mais d'autres camarades n'ont pas cette chance. Saint-Exupéry se souvient d'une fois où il a échoué sur la côte de Rio de Oro<sup>3</sup> : « Une année plus tôt, nos camarades Gourp et Erable, en panne ici, exactement, avaient été massacrés par les dissidents » (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 36). Evidemment, les pannes exposent souvent des équipages à de graves dangers, et si Saint-Exupéry les évoque à plusieurs reprises, c'est qu'ils constituent pour l'Aéropostale un grand obstacle à franchir.

### *Des pièges géographiques et la rudesse des climats*

Si les pannes d'avion représentent déjà une grande source de dangers pour les aviateurs de l'Aéropostale, l'espace géographique encore peu connu, vient compliquer le problème. Car, la mission étant nouvelle, les pilotes de l'époque ont dû trouver ou défricher les routes aériennes. Ces vols expérimentaux étaient de grande importance pour le progrès de la mission, mais en même temps l'espace géographique constituait des pièges dangereux pour le pilote. Pour illustrer ceci, Saint-Exupéry peint cette image :

Le paysage monotone, qui fatigue le passager, est déjà autre pour l'équipage. Cette masse nuageuse, qui barre l'horizon, cesse pour lui d'être un décor : elle intéressera ses muscles et lui posera des problèmes. Déjà il en tient compte, il la mesure, un langage véritable la lie à lui. Voici un pic, lointain encore : quel visage montrera-t-il ? Au clair de lune, il sera le repère commode. Mais si le pilote vole en aveugle, corrige difficilement sa dérive, et doute de sa position, le pic se changera en explosif, il remplira de sa menace la nuit

---

<sup>3</sup> Ancien protectorat espagnol d'Afrique, compris entre l'Atlantique et la Mauritanie, du parallèle 21° 21' au parallèle 26° ; capitale : Villa Cisneros (aujourd'hui Dakhla).

entière, de même qu'une seule mine immergée, promenée au gré des courants, gâte toute la mer. (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 29)

Cette citation suscite en nous beaucoup d'admiration pour l'auteur. Avec cette image, on pense être dans l'avion, derrière le pilote concentré qui dirige son appareil, dans un espace montagneux. Il doit naviguer avec toute sa vigilance et prendre en compte le moindre détail qui se présente dans son espace, sinon son atterrissage n'est pas assuré. C'est donc un exemple de la confrontation avec le danger que nous fait vivre l'auteur, et en personnifiant les montagnes (« quel *visage* montrera-t-il ?), l'auteur leur donne vie pour les rendre plus menaçantes pour le pilote.

Si les montagnes constituent une menace par les pièges qu'elles dressent pour les pilotes, les climats rudes et imprévisibles sont un ennemi bien plus grand à affronter. Quelques fois sur tout le tronçon de la ligne aérienne « [...] le ciel est pourri, où toutes les montagnes semblent au pilote rouler dans la crasse comme ces canons aux amarres rompues qui labouraient le point de voiliers d'autrefois » (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 12), et dans ce ciel, le pilote doit se battre contre des orages ou tempêtes de neige qui l'obligent à atterrir. Ainsi, Guillaumet dira à Saint-Exupéry avant le premier vol de ce dernier : « Celui qui ne connaît pas la ligne, caillou par caillou, s'il rencontre une tempête de neige, je le plains... Ah ! oui ! je le plains ! ... » (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 20). Ceci signifie que lorsqu'un pilote rencontre un climat rude, seule une profonde connaissance de l'espace aérien peut augmenter sa chance d'échapper à la mort. Ironiquement, ces mots ont été prononcés avant que l'orateur lui-même, ami de l'auteur, ne doive survivre à une tempête de neige qui l'oblige à atterrir dans la cordillère des Andes, puis à avancer à pied pour trouver un abri.

Alors, les pilotes de l'Aéropostale s'exposent continuellement aux pièges dangereux des espaces géographiques et des climats difficiles. Être aviateur, c'est donc accepter de se battre régulièrement contre les forces naturelles pour livrer le courrier, et dans la poésie de l'auteur chaque vol est comparable à un procès judiciaire : « Seul au milieu du vaste tribunal qu'un ciel de tempête lui compose, ce pilote dispute son courrier à trois divinités élémentaires, la montagne, la mer et l'orage » (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 12).

### *L'erreur technique*

L'erreur est aussi un obstacle dans la réalisation de l'objectif de l'Aéropostale. A une époque où l'on ne dispose pas de technologie numérique pour détecter et signaler des erreurs humaines, la moindre négligence ou le mauvais calcul peut engendrer la perte permanente d'un équipage, et dans *Terre des hommes*, l'auteur évoque une situation où le radiotélégraphiste Jacques Néri et lui, en route vers Casablanca, ont failli s'enfoncer en mer, faute de relèvements radiogoniométriques corrects<sup>4</sup> :

Je me souviens aussi de l'une de ces heures où l'on franchit les lisières du monde réel ; les relèvements radiogoniométriques avaient été faux toute cette nuit-là, et nous avions gravement trompés, le radiotélégraphiste Néri et moi. Lorsque, ayant vu l'eau luire au fond d'une crevasse de brume, je virai brusquement dans la direction de la côte, nous ne pouvions savoir depuis combien de temps nous nous enfoncions vers la haute mer. (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 23-24)

---

<sup>4</sup> Le radiogoniomètre est un appareil récepteur d'ondes hertziennes permettant à un avion ou à un navire de déterminer sa position grâce à la direction d'arrivée de l'énergie radioélectrique d'un poste émetteur au sol.

Comme dans la situation évoquée ci-dessus, l'erreur de calcul radiogoniométrique fait que les deux hommes naviguent à l'aveugle, s'égarant sans le savoir, leur essence s'épuisant dans un vaste ciel. Limité à la boussole qui est à bord de l'avion, et aux observateurs sur terre qui lui communiquent sa localisation, le pilote n'a pas de contrôle au cas où l'observateur lui donne des chiffres erronés. Ainsi, Fabien et son radiotélégraphiste dans *Vol de nuit* auraient évité l'orage dans lequel ils se perdent si l'information météorologique n'avait pas été fausse :

Le radio passa un papier au pilote : « Il y a tant d'orages que les décharges remplissent mes écouteurs. Coucherez-vous à San Julian ? »

Fabien sourit : le ciel était calme comme un aquarium et toutes les escales, devant eux, leur signalaient : « Ciel pur, vent nul. »

Il répondit : « Continuerons. » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 18-19)

Il n'est donc pas étonnant que Rivière ne tolère pas les erreurs de ses collaborateurs, sanctionnant le moindre faux pas. Il est en effet important de souligner que l'erreur technique est à l'origine de grands dangers pour les pionniers.

Enfin chaque vol est une grande source d'inquiétudes pour tout le monde au sein de l'Aéropostale. Ainsi, Rivière, directeur d'exploitation de l'Aéropostale à Buenos Aires, pendant qu'il attend l'atterrissage de ses trois courriers, médite : « Je suis semblable au père d'un enfant malade, qui marche dans la foule à petits pas. Il porte en lui le grand silence de sa maison » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 76).

## Conclusion

Notre but dans ce chapitre a été de montrer dans quelle mesure nous pouvons dire que la mission aéropostale, dont il est question dans *Vol de nuit* et *Terre des hommes*, est une métaphore de la poursuite du progrès. A travers l'histoire des missions que nous avons survolée et les références données par Saint-Exupéry dans ses récits, nous avons vu que ces missions représentaient une urgence liée au progrès de l'aviation et de la poste. Ensuite, nous avons porté notre attention sur les limites que devaient franchir les pionniers de l'Aéropostale et sur les dangers auxquels ils se sont exposés afin de réussir leur mission. Bien que les récits étudiés se composent des vraies expériences de l'auteur, nous pensons que les événements qu'il décrit permettent de donner une leçon sur la quête du progrès : c'est une poursuite difficile mais nécessaire. Qui est donc l'individu idéal pour favoriser le progrès, et quelles seront ses qualités ? Nous analyserons plus loin le portrait de celui que Saint-Exupéry propose comme l'homme idéal pour la poursuite du progrès, mais afin de bien comprendre cet individu, considérons dans le chapitre suivant la philosophie qui constituera la base de la construction des personnages exupériens.

## CHAPITRE 2

### **Le dépassement de soi : une philosophie de l'action**

Pour mener à bien une entreprise engendrant le progrès de la société, il nous faut comprendre que le personnage que construit l'auteur dans ses œuvres est une incarnation de la philosophie de l'action qu'il pose comme solution aux problèmes de la condition humaine. Nous voulons ici discuter de l'origine et du bien-fondé de cette philosophie et en souligner les exigences en nous appuyant sur des citations tirées de *Terre des hommes*, *Vol de nuit*, *Citadelle* et *Pilote de guerre*.

### **Le dépassement de soi : une morale de l'action**

Les difficultés des premières missions de l'Aéropostale que nous venons d'explorer exposent une vérité dans la vie de l'homme : il y a des forces opposées plus puissantes que l'homme qui l'empêchent d'atteindre le progrès et l'épanouissement. Ces forces, ces obstacles révèlent la faiblesse de l'homme face à la Nature : « L'homme est cible sur terre pour des tireurs secrets » (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 83). Le résultat peut être le désespoir, l'abandon à cause de sa faiblesse ou de sa médiocrité. Bref, il s'agit, pour certains, d'accepter la vie telle qu'elle est, sans rien faire pour l'améliorer.

C'est ainsi qu'au début du vingtième siècle, la vie de la population française est bouleversée par la première guerre mondiale : 1,3 million de tués ou de disparus, auxquels il faut ajouter les décès prématurés des grands blessés (Doucey et al. 345). Par conséquent, la crise existentielle se manifeste partout et les gens sont angoissés à cause de l'absurdité de la vie que décrivent les philosophes existentialistes. Mais, refusant le désespoir qui domine l'époque, Saint-



Exupéry, écrivain-penseur, est convaincu que l'homme, s'il le veut, peut surmonter ses faiblesses et vaincre l'angoisse, et il propose alors le recours à l'action comme moyen le plus efficace.

Ainsi grâce à sa volonté, l'homme peut résister à toutes les forces qui l'empêchent d'évoluer et de révéler sa grandeur. Sur ce point Ezeani consacre un chapitre, dans sa thèse intitulé *La philosophie de l'action dans l'œuvre d'Antoine de Saint-Exupéry*, à l'étude de la morale de l'action. Il note que cette morale « 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 » (15). Donc, au lieu de rester angoissé, l'homme « doit surmonter son angoisse ou ses limites par l'exercice du métier. L'activité est le fondement de la société humaine ; l'œuvre survit à l'homme, elle est une voie vers l'Absolu, » ajoute-t-il, et en citant Saint-Exupéry lui-même, il poursuit dans le même sens : « 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'' » (Ezeani 15). Cette morale de l'action, pour l'auteur de *Terre des hommes*, a donc une dimension spirituelle qu'Ezeani note comme étant « le lien éventuel de l'homme à Dieu » (Ezeani 16). En effet, si on se jette dans l'action, ce n'est pas dans le seul but de s'enrichir ou d'amasser pour soi des biens matériels, c'est plutôt pour contribuer de toutes ses forces et de ses ressources à la résolution d'un problème commun. L'homme d'action se met donc au service d'autres membres de la société, et pour souligner ce point, Saint-Exupéry montre, dans *Citadelle*, son mépris pour l'homme dont le but unique est de s'enrichir à travers son métier :

« 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... » (502)

Nous comprenons que par sa philosophie d'action, Saint-Exupéry veut aider l'homme à surmonter l'absurdité de la vie, non pas en y échappant grâce aux ressources matérielles, mais plutôt en exerçant un travail qui contribue à bâtir quelque chose qui durera plus longtemps que lui.

Ouellet, cité par Ezeani, observe aussi que l'action de l'auteur de *Pilote de guerre* doit venir d'un désir d'apporter une valeur positive à la société : « Pour Saint-Exupéry, il n'est pas d'œuvre 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'œuvre : noblesse d'inspiration, noblesse d'intention » (Ezeani 16). L'écrivain-pilote condamne alors la guerre car elle ne fait que détruire ce que l'homme construit. Sur ce, il préfère, dans *Pilote de guerre*, la poursuite héroïque de la création des lignes postales au lieu du bombardement des villages pendant la guerre. Selon l'auteur, les véritables aventures, ce sont celles qu'il a vécues, telle que « [...] la création des lignes postales, la dissidence saharienne, l'Amérique du Sud ... » (Saint-Exupéry, *Pilote de guerre* 76). À celles-ci oppose-t-il la guerre qu'il ne considère pas une aventure :

[...] 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. » (Saint-Exupéry, *Pilote de guerre* 76)

Très clairement, Saint-Exupéry condamne la guerre et propose aux hommes de collaborer pour combattre les forces qui s'opposent au progrès humain, au lieu de se battre les uns contre les autres pour des intérêts personnels. Il exprime cette idée encore plus explicitement dans *Pilote de guerre* :

« 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 des 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 des 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. » (219 - 220)

Le but de l'action, alors, est de collaborer avec les autres et, ensemble, de bâtir une civilisation qui dure plus que les individus qui la constituent. Autrement dit, l'homme d'action a pour but de contribuer de toutes ses forces à la poursuite du progrès, et à la fin, sa grandeur ne sera pas dans ses biens matériels, mais dans la qualité de vie qu'il aide à créer pour la société. Alors pour Saint-Exupéry, l'action est un moyen pour toute société d'atteindre la perfection.

Enfin l'action, chez le pilote-écrivain, est même la raison d'être de l'Homme. Être, c'est se mettre en action, et encore dans *Pilote de guerre*, l'aviateur-écrivain souligne le pourquoi de son engagement dans les missions de reconnaissance pendant la deuxième guerre mondiale :

« Que suis-je si je ne participe pas ? J'ai besoin pour être de participer » (183). Et si le philosophe -participe à la guerre, c'est pour aider sa patrie, mais sans contribuer à l'anéantissement d'autres êtres humains. Notons aussi que cette participation, comme l'observe

Ezeani, « suppose même le sacrifice, surtout à la guerre où l'on risque sa vie » (10). Donc dans l'humanisme de Saint-Exupéry, l'Homme participe à l'action en toutes circonstances : « Notre Humanisme a négligé les actes... L'acte essentiel ici a reçu un nom. C'est le sacrifice. » (Saint-Exupéry, *Pilote de guerre* 231).

### **Les exigences permettant le dépassement de soi**

Pour distinguer l'homme idéal des autres, il faut connaître les exigences de la morale de l'action. Ces exigences constitueront une sorte de grille pratique avec laquelle nous pouvons juger si un individu incarne l'homme d'action ou non.

#### *L'humilité*

L'action exige que l'homme soit humble dans ses interactions avec les autres membres de la société ou de l'équipe. Tout le monde contribue par son effort et sa connaissance à l'établissement d'une même civilisation et il est donc important de reconnaître que chaque personne compte. Ezeani cite Didier Daurat qui, reconnaissant l'importance de l'humilité dans l'équipe d'aviateurs, décrit Saint-Exupéry ainsi :

J'engageai Saint-Exupéry et le soumis, le même jour au régime qui était, à leurs débuts, celui de tous ces camarades pilotes : travailler au coude à coude avec des mécaniciens. Avec eux il ausculta des moteurs ; avec eux il plongea 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 [...]. (20)

Donc l'auteur faisait preuve, dès son embauche, de respect envers tous ceux avec qui il travaillait, même si le pilote avait plus d'importance que les autres membres de l'équipe.

A lui s'oppose Mermoz qui refuse de travailler avec les mécaniciens : « Mais je ne suis pas un ouvrier ! » (Ezeani cit. Migeo 21). Mermoz, aviateur militaire avant de rejoindre la compagnie Latécoère, s'estimait supérieur aux mécaniciens et ouvriers qui permettaient à l'avion de décoller, mais « Daurat lui avait répondu : Être pilote, c'est d'abord être ouvrier » (Ezeani cit. Migeo 21). Précisons ici que le but premier de cet entraînement est d'aider les pilotes à maîtriser tous les aspects de son avion pour qu'il puisse le réparer en cas de panne, et comme nous l'avons montré, les pannes sont très fréquentes. Donc dans la situation où le pilote n'est pas accompagné d'un mécanicien, il ne peut compter que sur lui-même pour remettre son moteur en marche et pour continuer sa mission. Or, qui va apprendre au pilote à maîtriser son appareil si ce n'est le mécanicien ? Daurat avait aussi d'autres raisons d'exiger cet entraînement : au sein de l'entreprise, tout le monde – y compris le pilote et le mécanicien – collabore pour atteindre le même but. Donc le sentiment de supériorité d'un collègue nuisait à la bonne collaboration. La morale de l'action refuse l'orgueil car tout le monde contribue à l'effort dans la réalisation d'un but unique, et en ce sens tout le monde est égal. Le directeur exige une année de travail d'atelier pour tous les pilotes, avant leurs premiers vols : « 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 » (Ezeani 21). Si, comme nous venons de le souligner, l'action exige l'humilité chez l'homme, notre conviction est que l'homme peut apprendre l'humilité en travaillant avec ceux qui sont considérés comme inférieurs à lui. Cela l'aidera à comprendre l'importance de la contribution du plus effacé dans la société, et à partir de là il le respectera.

### *Le triomphe sur les sentiments*

L'action exige aussi que l'on dépasse les sentiments humains. Tout humain éprouve des sentiments qui, sans être maîtrisés, constituent ses faiblesses et l'empêchent de se surpasser. L'action exige alors le triomphe de ses sentiments, et la pitié est un exemple récurrent chez Saint-Exupéry qui pense qu'elle nuit à l'action. Dans *Vol de nuit*, Roblet, un vieil ouvrier, doit être congédié après avoir commis une faute de montage. Cet homme qui a travaillé pendant vingt ans se plaint de cette indignité : « Voyons ! Voyons ? C'est moi qui ai fait le montage du premier avion d'Argentine ! » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 86). Et Rivière, le chef qui doit le punir se voit hésiter :

« Je suis très las », pensait Rivière. La fièvre montait en lui, caressante. Il tapotait la feuille et pensait : « J'aimais bien le visage de ce vieux compagnon... » Et Rivière revoyait ces [celles de Roblet] mains. Il pensait à ce faible mouvement qu'elles ébaucheraient pour se joindre. Il suffirait de dire : « Ça va. Ça va. Restez. » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 85-86)

Nous comprenons le sentiment de Rivière car il s'agit de l'un des hommes les plus expérimentés de son équipe, un homme qui a beaucoup contribué à l'entreprise pendant toute sa carrière. Une seule erreur, en théorie, ne mérite pas le renvoi d'un homme, mais la mission très risquée dont il s'agit ne permet pas l'erreur, et Rivière doit surmonter son sentiment de pitié pour renvoyer Roblet. Plus tard il pense : « Tous ces hommes je les aime, mais ce n'est pas eux que je combats. C'est ce qui passe par eux... » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 89). Ces mots attirent notre attention sur l'idée que les forces qui empêchent l'homme de bâtir une civilisation peuvent se manifester à travers la faiblesse ou l'erreur humaine, mais quelle que soit la difficulté, l'homme d'action doit surmonter ses sentiments pour les combattre.

## *Le renoncement aux plaisirs*

L'action impose à l'homme aussi de renoncer aux plaisirs simples pour servir sa mission. Etant appelé à faire de l'action sa raison d'être, tout ce qui l'empêche de se concentrer doit être écarté. *Vol de nuit* illustre parfaitement ce renoncement aux plaisirs. Fabien doit faire escale avant de reprendre son vol jusqu'à Buenos Aires, mais « en descendant le moteur au ralenti sur San Julian, Fabien se sentit las. Tout ce qui fait douce la vie des hommes grandissait vers lui : leurs maisons, leurs petits cafés, les arbres de leur promenade. [...] Fabien pensait aux amitiés, aux filles tendres, à l'intimité des nappes blanches, à tout ce qui, lentement, s'apprivoise pour l'éternité » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 19-20). Le pilote – homme d'action – rentre ici en contact avec les éléments de cette vie qu'il sacrifie souvent pour contribuer à l'Aéropostale, et il « eût désiré de vivre ici longtemps, prendre sa part ici d'éternité [...] » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 20). Ce sentiment est la preuve du fait que l'homme d'action n'est pas insensible aux plaisirs humains et l'idée n'est pas qu'il le soit, mais l'action exige qu'il choisisse le devoir au lieu du plaisir chaque fois que se présentent ces deux possibilités. Donc Fabien, « quand les dix minutes d'escale furent écoulées...dut repartir » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 20). Dans le cadre professionnel, nous pouvons dire que cette exigence est très importante car elle aide l'équipier à bien se concentrer pour accomplir efficacement son rôle, surtout quand il s'agit d'une tâche risquée.

## *La volonté*

La volonté est primordiale pour mener à bien toute action. Aucune action n'est possible si l'on n'a pas la volonté de la réaliser, et donc pour que la civilisation progresse, l'homme d'action doit vouloir contribuer au progrès de toutes ses forces et dépasser ses limites. Ainsi commence l'histoire de l'Aéropostale, avec le désir d'un industriel qui veut à tout prix acheminer le courrier entre l'Europe et l'Amérique de Sud. Cette volonté a déterminé la conduite des acteurs qui ont réalisé ce projet : on observe que les aviateurs que représente Saint-Exupéry ont une forte volonté de réaliser leurs missions, malgré les obstacles périlleux et quotidiens. Rivière souhaite normaliser les dangereux vols de nuit malgré l'opposition de l'opinion publique, malgré la mort des pilotes, malgré la perte des avions. A la fin du récit, quand Fabien est perdu en vol et que l'on pense que les vols de nuits vont être annulés, la volonté de cet homme pèse : « Il est deux heures. Le courrier d'Asuncion atterrira à deux heures dix. Faites décoller le courrier d'Europe à deux heures et quart. » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 178). Si la volonté est exigée par l'action, celle-ci ne va pas sans une autre exigence : l'optimisme.

## *L'optimisme*

La philosophie de l'action est la solution que propose Saint-Exupéry pour aider le peuple à lutter contre les crises existentielles du vingtième siècle. Le but de cette morale est d'aider les gens à trouver un sens à leur vie à travers l'engagement dans des activités qui leur imposent de contribuer au progrès de la civilisation. Toutefois, le progrès étant considéré comme une avancée vers un état meilleur, c'est en croyant en la possibilité de cet état meilleur que l'on développe la volonté d'y parvenir. L'action exige donc avant tout, que l'on soit optimiste et que l'on voit, dans la plus grande misère, la possibilité d'améliorer la vie à travers son effort. Si l'on tente de se dépasser, ce ne sera pas pour aboutir à un avenir moins bon qu'à l'état actuel, mais pour viser



une amélioration. L'optimisme, pour l'homme d'action, facilite donc l'effort qu'il effectue pour surmonter tous les obstacles de la vie. Nous pensons aussi que la volonté de se dépasser n'est pas possible si l'on ne croit pas que se dépasser aboutira à un état meilleur.

### *Le sens de la responsabilité*

Chez Saint-Exupéry, la responsabilité est un thème valorisé à juste titre. Si, pour le pilote-auteur, l'action est la raison d'être de l'homme, la responsabilité en est la manifestation, et dans *Terre des hommes*, il précise : « Être homme, c'est précisément être responsable » (47). L'homme doit accepter que le bonheur de sa communauté soit sa propre responsabilité et sa préoccupation doit être de toujours faire quelque chose pour assurer le progrès. De plus, être homme, « c'est connaître la honte en face d'une misère qui ne semblait pas dépendre de soi » (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 47) Cette idée est puissante parce que l'on a tendance à justifier son détachement des problèmes d'autrui, parce que « ce n'est pas moi qui l'ai fait », et cette attitude évoque l'individualisme que Saint-Exupéry semble vouloir dénoncer avec sa philosophie. On ne doit pas être à l'origine d'un problème avant de contribuer à sa résolution, et, pour l'homme d'action, partager la misère des autres est sa propre misère. Évidemment, il doit en être de même pour la victoire, et pour l'auteur, être homme c'est encore « être fier d'une victoire que les camarades ont remportée, » (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 47) parce que la victoire que les autres membres de la société ont remportée n'appartient pas à eux seuls au sens de la philosophie de l'action, mais à toute la société. Finalement être homme « c'est sentir, en posant sa pierre, que l'on contribue à bâtir le monde » (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 47) : toute action de l'homme est une contribution au socle de la société et de la civilisation.

## *La discipline*

Nous avons traité ci-dessus du renoncement aux plaisirs perçu comme une exigence de l'action chez Saint-Exupéry, mais on pourrait également dire que le renoncement aux plaisirs entre dans le cadre d'une exigence plus grande : la discipline. Ceci suppose que l'homme doit être toujours être prêt à exécuter son travail au service de la société, et ce quelles que soient les conditions. Donc les pilotes-personnages de Saint-Exupéry sont appelés à décoller à l'heure malgré les conditions météorologiques, et à atterrir à l'heure. C'est de cette manière seulement que le courrier aérien sera une réussite, et Rivière, pour assurer une discipline maximum de la part de ses hommes, établit pour eux des règlements difficiles à suivre. Par exemple, il dit à l'inspecteur Robineau : « Robineau, pour tous les départs retardés, vous devez faire sauter les primes d'exactitude. » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 46) Mais, l'inspecteur, sachant que quelques départs retardés sont hors du contrôle des pilotes demande : « Même pour le cas de force majeure ? Même par brume ? » (46) Et Rivière affirme : « Même par brume. » (46) Alors les pilotes perdent leurs primes quand l'échec de leurs missions est lié à un événement qu'ils ne peuvent pas maîtriser. Aussi établit-il la prime de non-casse : « Si un pilote cassait un appareil, ce pilote perdait sa prime de non-casse. « Mais quand la panne a eu lieu sur un bois ? s'était informé Robineau. - Sur un bois aussi. » (46). N'est-il pas injuste de punir les individus pour des événements sur lesquels ils n'ont aucun contrôle ? Peut-être, mais le but de Rivière est de tirer de ces hommes le maximum pour qu'ils réussissent leurs missions :

Il 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. Ne permettant pas aux hommes de se réjouir

d'un temps bouché, comme d'une invitation au repos, il les tenait en haleine, et l'attente humiliait secrètement jusqu'au manœuvre le plus obscur. (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 47)

Même si l'on est le plus dévoué possible à une mission, il arrive un moment où l'on est tenté de donner des excuses pour ne pas achever son travail. A travers Rivière, l'auteur de *Vol de nuit* suggère que l'homme d'action est un homme si discipliné qu'il n'accepte rien qui puisse l'empêcher de poursuivre son travail.

### *La camaraderie*

Les relations humaines constituent une grande partie des réflexions de Saint-Exupéry, et il dit dans *Terre des hommes* qu'« il n'est qu'un luxe véritable, et c'est celui des relations humaines » (35). En effet l'action exige la camaraderie. Si le but est de contribuer au progrès de la civilisation, l'homme ne peut bâtir une civilisation qu'avec d'autres membres de la société, et il doit les considérer comme des camarades poursuivant un but unique, peu importe la valeur de la tâche. Pour renforcer cette idée, l'auteur peint des images montrant les relations entre les aviateurs pionniers. Ils sont prêts à s'aider les uns les autres pour réussir. Dans *Terre des hommes*, Saint-Exupéry, qui se soucie des dangers qu'il doit affronter pendant son premier vol professionnel, va chez Henri Guillaumet pour avoir des renseignements sur la ligne. Ce dernier, avant d'aider l'auteur, lui dit : « Les orages, la brume, la neige, quelquefois ça t'embêtera. Pense alors à tous ceux qui ont connu ça avant toi, et dis-toi simplement : ce que d'autres ont réussi, on peut toujours le réussir » (15). Ces mots ne correspondent pas aux renseignements que l'écrivain-pilote veut obtenir, mais ils peuvent élever son esprit et écarter les doutes. Ainsi, en cas de panne, les camarades sont là pour aider ; en cas de perte, les camarades s'organisent pour effectuer des recherches ; en cas de mort, tous les camarades sont en deuil. C'est ainsi que Saint-Exupéry propose de bâtir une civilisation : chaque individu est disponible pour la collectivité.

Selon ses propres mots : « 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. Ils sauvent l'Homme » (Saint-Exupéry, *Pilote de guerre* 227).

### *Le sacrifice*

Y a-t-il une limite à l'action ? A cette question, Saint-Exupéry répond par un non catégorique : « Un individu doit se sacrifier au sauvetage d'une collectivité, » (Saint-Exupéry, *Pilote de guerre* 227) à tout moment et en toutes circonstances. A chaque fois que la société est menacée, l'homme d'action doit immédiatement se battre pour défendre son peuple. Il ne s'agit pas ici de se défendre pendant la guerre, même si cela n'est pas exclu ; il s'agit de contribuer jusqu'au bout à tout ce qui aide à l'épanouissement de l'homme. En effet l'œuvre du pilote-auteur peint un monde dans lequel des personnages mettent toutes leurs forces à l'accomplissement de leurs missions. Pendant l'entre-deux-guerres, l'aviation est dans la phase la plus dangereuse de son évolution, mais les équipages sont toujours prêts à décoller malgré le danger constitué par toutes les forces que nous avons mentionnées dans le chapitre précédent. Rivière lance les pilotes et radiotélégraphistes dans la nuit, sachant parfaitement qu'ils risquent de ne pas atterrir, mais restant optimiste, car au moins quelques-uns parmi eux réussiront à faire avancer la cause de ces vols de nuits. Le dépassement des limites de l'aviation est effectué au profit du public et, si quelques pilotes comme Fabien par exemple disparaissent à jamais dans la nuit, c'est qu'ils se sont sacrifiés pour une bonne cause, et le monde en profitera.

Jusqu'à présent, nous semblons véhiculer l'idée que se sacrifier, chez Saint-Exupéry, veut dire simplement accepter de mourir pour la société, mais nous pensons que se sacrifier au sens exupérien peut être aussi un refus de mourir, pour le bonheur de la collectivité. D'abord, pour expliquer ceci, nous soulignons que l'auteur précise : « Le sacrifice perd toute sa grandeur s'il

n'est plus qu'une parodie ou un suicide » (Saint-Exupéry, *Pilote de guerre* 93). Le message que nous tirons de ce propos est que même la mort doit être un moyen intentionnel de contribuer au progrès, et qu'elle perd sa valeur si elle est considérée comme un moyen d'échapper à une condition difficile plutôt que de la surmonter. Ainsi le pilote Guillaumet refuse-t-il de mourir dans les Andes après son accident. Privé de nourriture et d'eau pendant trois jours de marche, son corps est à la limite de la mort. Cependant, cet homme refuse de se laisser aller quand il se souvient que sa mort plongera sa femme dans la misère : « Je pensais à ma femme. Ma police d'assurance lui épargnerait la misère. Oui, mais l'assurance... » (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 45). Saint-Exupéry explique que dans le cas de la disparition d'un aviateur, la mort légale est différée de quatre années, c'est-à-dire que la femme du pilote, s'il meurt de froid et de faim, devra attendre quatre ans avant de bénéficier de l'assurance. Pour la sauver, Guillaumet marche deux nuits et trois jours et survit enfin. Notre argument est qu'accepter la mort mettrait fin à la souffrance du pilote, mais en refusant de mourir, il préserve sa vie au profit de sa femme, de ses camarades, et bien sûr du courrier. C'est un sacrifice sans mourir, et pour nous, c'est aussi de l'action. Donc l'action exige le sacrifice de soi au profit de ses camarades, de sa famille et de la société.

## Conclusion

A travers l'action, Antoine de Saint-Exupéry propose une philosophie humaniste qui suppose que l'homme se perçoit comme étant lié à tous les membres de la civilisation, une philosophie qui appelle l'homme à mettre toutes ses forces pour aider autrui dans le but de parvenir au bien général, une philosophie qui exige qu'aucune limite ne soit mise à la contribution au progrès de la communauté, même s'il est question de donner sa vie pour sauver d'autres hommes. La morale de l'action demande de toujours se dépasser. En un sens, cela veut

dire que l'homme doit rester optimiste et tout faire pour surmonter les obstacles que soulèvent la vie et la nature. En d'autres termes, l'homme, en surmontant les obstacles de la vie, doit s'assurer qu'il ne le fait pas pour avancer ses propres intérêts, mais pour le profit et le bien de tous. Ainsi, après avoir étudié le début des missions de l'aviation et ses problèmes dans le chapitre 1, après avoir analysé la morale que propose Saint-Exupéry pour surmonter les problèmes de la condition humaine et contribuer à l'avancement de l'humanité ici, nous allons préciser, dans le chapitre suivant, l'image de l'homme idéal, celui qui favorise le progrès. Qui est-il et quelles sont ses qualités ?

## CHAPITRE 3

### L'homme qui se dépasse : un idéal pour parvenir au progrès

« *Pour réaliser l'impossible, il faut être prêt à faire l'impossible.* » Albert Einstein

#### Les personnages exupériens : de la vie réelle à l'œuvre épique

La création littéraire n'est pas sans être inspirée par la réalité, et dans l'ouverture de son essai intitulé *Le romancier et ses personnages*, François Mauriac, écrivain français et gagnant du prix Nobel de littérature en 1952, discute la création chez les romanciers. Parlant de l'origine de leurs personnages, il note :

Les personnages qu'ils 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 fournissent l'observation des autres hommes et la connaissance que nous avons de nous-même. Les héros du roman naissent du mariage que le romancier contracte avec la réalité. (81)

On vérifie très facilement cette vérité chez Saint-Exupéry : participant actif aux aventures périlleuses qui font aujourd'hui de l'aviation commerciale le moyen de transport le plus sûr et le plus rapide de la planète, le pilote-écrivain a lutté à côté de plusieurs aviateurs qui, par leurs actions, ont créé de belles histoires épiques. Ce sont des camarades auxquels il est fortement lié par son métier, mais, de plus, des camarades qui incarnent ou manifestent les exigences de sa philosophie de l'action. L'auteur fait donc de son œuvre un recueil d'exemples d'individus capable d'émuler et qui possèdent les qualités qui contribuent au progrès d'une entreprise et d'une société.

Dans *Terres des hommes*, dont le thème clé est la solidarité humaine, l'auteur organise ses souvenirs en fonction des aventures et exploits de camarades tels que Mermoz, Guillaumet, et Prévot, qui s'engagent, à leur manière, dans l'action. Ces hommes ne sont que des hommes ordinaires, mais les risques qu'ils prennent, les relations amicales qu'ils entretiennent avec leurs camarades, concrétisent ce que prêche l'auteur dans tous ses récits. Ainsi, dans *Vol de nuit*, il nous permet d'assister à une nuit tragique dans le monde de l'aviation et présente des personnages fictifs qui participent à une aventure aérienne véritable. On rencontre Fabien, le héros tragique et son radiotélégraphiste, qui s'attaquent en vain à un cyclone. Au sol, Rivière et son équipe veillent et tentent d'aider leurs camarades en vol. Mais il ne s'agit pas de personnages créés de rien, comme l'indique Mauriac : ces personnages sont basés sur des hommes réels qui ont vécu, que l'auteur a rencontrés et admirés. Rivière, par exemple, est inspiré par Didier Daurat, Directeur d'exploitation de l'Aéropostale, que Saint-Exupéry admire beaucoup et auquel il dédie le récit. Ensemble, les personnages de *Terre des hommes* et de *Vols de nuit* forment l'homme idéal. En représentant ces pilotes qui ont lutté pour le succès de la Compagnie Latécoère et plus tard l'Aéropostale en Amérique du Sud, Saint-Exupéry expose au premier plan l'effort humain collectif qu'il a fallu faire pour construire l'aviation commerciale. Mais par extension, il se sert de ce monde plein de dangers, de massacres, d'amitié, de possibilités de dépassement de soi, pour nous montrer les qualités que doit posséder l'homme idéal pour mener à bien une entreprise.

Nous proposons de relever quelques qualités de l'homme qui se dépasse en décrivant quelques personnages de Saint-Exupéry.



## **Les qualités de l'homme qui se dépasse**

### *L'homme toujours confiant*

Il y a toujours des obstacles contre lesquels l'homme lutte, qui exposent sa faiblesse et l'empêchent d'atteindre le bonheur. Il n'est donc pas étonnant, que quelques individus abandonnent la vie : n'y espérant plus rien de positif, ils acceptent leurs faiblesses et se limitent à la médiocrité. Ils ne trouvent plus de raisons pour rassembler leurs forces et améliorer leur condition. Pourtant l'homme qui se dépasse observe le monde différemment. Il cherche en toutes circonstances quelque chose de positif, croyant qu'il est capable de surmonter tous les obstacles de la vie. Si une société cherche à s'améliorer, l'homme idéal doit vouloir atteindre un état supérieur, un état meilleur. Du chef d'exploitation qui donne l'ordre de départ au pilote et assure le transport des courriers dans des espace dangereux, au pilote, en passant par le mécanicien qui assure le montage parfait des circuits de l'avion, tout le monde doit penser à la possible réussite de la mission. Rivière, dans *Vol de nuit*, mène un projet considéré comme « impossible » dans l'opinion publique : « On redoutait dans les cercles officiels, comme une brousse inexplorée, ce territoire sombre » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 104) mais Rivière croit en ce projet – même si ceci ne présage pas de la réussite de ses hommes. Malgré les pertes humaines, qui pourraient engendrer l'annulation de la mission, il y trouve autre chose : il pense que la mort est le signe d'une erreur à corriger et décide de continuer dans cette voie. Donc à la disparition de Fabien, ce qui lui vient à l'esprit, c'est : « Peut-être des postes d'observation sont-ils nécessaires à l'ouest ... On verra ça. » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 118) Face aux dangers qu'il faut traverser, certains sont pessimistes : ils pensent plus à la possibilité de l'échec qu'à la victoire, ce qui les différencie de Rivière, l'homme d'action, qui considère le danger comme un obstacle à surmonter. Il faut aussi que la confiance de toute l'équipe soit encouragée pour que chacun des membres cherche

de même à surmonter l'obstacle qu'est la nuit : « [...] dans cette lutte, une silencieuse fraternité liait, au fond d'eux-mêmes, Rivière et ses pilotes. C'étaient les hommes au même bord, qui éprouvaient le même désir de vaincre » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 104). Toutefois, il ne s'agit pas, chez ces hommes, d'une confiance aveugle ou imprudente ; Rivière lance ses hommes dans la nuit en faisant tout pour assurer leur réussite, et le narrateur note sa prudence :

Mais quelles précautions au début ! Les avions ne partaient qu'une heure avant le jour, n'atterrissaient qu'une heure après le coucher du soleil. Quand Rivière se jugea plus sûr de son expérience, alors seulement il osa pousser les courriers dans les profondeurs de la nuit. (106)

Cette confiance qu'a l'homme idéal, incarné ici par Rivière, l'aide à poursuivre sa mission avec la conviction qu'il réussira, et quand on lui fait des objections Rivière pense : « Mes raisons pèsent, je vaincrai » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 105). Nous pensons aussi que la confiance en soi doit advenir dès le début de l'action : l'on se croit capable de surmonter tel obstacle, et finit par atteindre son but.

### *Le courage*

Le monde, au début de l'aviation commerciale, est plein de dangers et de difficultés. Il est normal pour tout un équipage de disparaître en vol, et chaque atterrissage est une raison de célébrer. Ceci sous-tend qu'être aviateur à cette époque, c'est accepter de se confronter continuellement à la mort, et l'homme type que Saint-Exupéry décrit accepte la lutte. Dans *Terre des hommes*, l'auteur présente son ami Mermoz, pilote de grand courage. Sans se plaindre, cet homme est le premier à aller se battre contre tous les obstacles pour ouvrir une nouvelle ligne, avant de la laisser assurer par d'autres. On apprend dans *Terres des hommes* : « Lorsque s'ouvrit

la ligne d'Amérique, Mermoz, toujours à l'avant-garde, fut chargé d'étudier le tronçon de Buenos Aires à Santiago et, après un pont sur le Sahara, de bâtir un pont au-dessous des Andes » (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 31). Le courage de ce pilote est évident quand le narrateur raconte que, pour traverser les Andes, il doit utiliser « un avion qui plafonnait à cinq mille deux mètres, » alors que « les crêtes de la Cordillère s'élèvent à sept mille mètres » (31). L'homme d'action fait franchir à l'avion ses limites : « Mermoz décolla pour chercher des trouées » (31) et il en sort victorieux. Les victoires de ce pilote admirable ne sont pas sans difficultés, mais se heurter à plusieurs reprises à des situations de vie ou de mort n'empêche pas un héros comme lui de continuer la lutte, et à chaque fois, il reprend son travail. Il est fait prisonnier par les Maures dans le Sahara, on le revend à ses camarades, « et Mermoz reprit ses courriers au-dessus des mêmes territoires » (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 31). Une autre fois, le pilote et son mécanicien se trouvent prisonniers des Andes, et « échoués, à quatre mille mètres d'altitude sur un plateau aux parois verticales, [...] cherchèrent pendant deux jours à s'évader. » Finalement les deux échappent à la mort, mais « le lendemain, il recommençait » (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 32). Chat échaudé craint l'eau froide, mais tel n'est pas le cas pour Mermoz. Le courage de cet homme se résume ainsi : « Mermoz 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 » (33). Ce qui nous fascine est que nous apprécions Mermoz, mais ce personnage ne prononce aucun mot dans *Terre des hommes*. Peut-être qu'en ne nous présentant que ses actions, Saint-Exupéry nous rappelle que les gestes sont plus éloquents que la parole. Sans rhétorique, Mermoz nous apprend que l'homme qui se dépasse accepte sans se plaindre de risquer sa vie. Il reconnaît le danger et accepte toujours de s'y confronter.

## *L'amitié et l'esprit de communauté*

En plus du courage, qui est une qualité admirable, il faut aussi que l'homme idéal soit un vrai ami. Henri Guillaumet est un bon exemple de ceci : dans le chapitre précédent, nous avons évoqué cet homme à qui est dédié *Terre des hommes*, pour illustrer le fait que la camaraderie était considérée une exigence. Maintenant, approchons-nous de lui pour comprendre la raison pour laquelle le pilote-écrivain admire cet homme. D'abord Guillaumet reconnaît qu'il appartient à une communauté d'hommes qui travaillent tous pour atteindre un même but et il aide ses camarades à réussir dans leurs missions, souvent en partageant ses expériences et avec des mots d'encouragements. Saint-Exupéry, avant son premier vol professionnel est mal à l'aise : « Je me sentais mal préparé. L'Espagne était pauvre en refuges ; je craignais, en face de la panne menaçante, de ne pas savoir où chercher l'accueil d'un champ de secours » (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 14). Pour solliciter de l'aide, il se rend donc chez Guillaumet qui l'avait précédé sur ces routes : « Guillaumet connaissait les trucs qui livrent les clefs de l'Espagne. Il me fallait être initié par Guillaumet » (14). En vrai camarade, Guillaumet ne commence pas par lui donner une longue explication sur la façon dont réussir son premier vol. Plutôt, tout en souriant, il essaie de mettre son ami à l'aise : « Nous arrosons ça. Tu verras, ça marchera bien. » Ensuite, il trouve une manière de simplifier la géographie de l'Espagne au néophyte qui s'exclame : « Guillaumet ne m'enseignait pas l'Espagne ; il me faisait de l'Espagne une amie. » L'on peut comprendre de cette citation que Guillaumet prend tout son temps non seulement en aidant son ami en lui donnant des renseignements, mais aussi en l'aidant à avoir assez de confiance pour réussir le vol. Pour Guillaumet, la réussite de son camarade est importante, il y investit son temps avec patience et son attitude est un modèle pour tout membre d'équipage.

Aussi, les aviateurs de l'Aéropostale font preuve d'un esprit de communauté. Ils se sentent liés les uns aux autres à cause de la mission qu'ils poursuivent ensemble ; la victoire de l'un est la victoire de tous, et si un camarade échoue, tout le monde pleure. Tous sont là pour apporter de l'aide à un camarade si besoin. Quand ils apprennent la disparition de Guillaumet au cours de sa traversée légendaire des Andes en hiver, les camarades, dont Saint-Exupéry, se mettent à le chercher : « Rentrant du fond de la Patagonie, je rejoignis le pilote Deley à Mendoza. L'un et l'autre, cinq jours durant, nous fouillâmes, en avion, cet amoncellement de montagnes, mais sans rien découvrir » (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 38-39). Cet effort pour trouver un ami disparu est admirable, car c'est aussi, pour eux, s'aventurer dans les Andes en hiver, et à l'annonce du fait que Guillaumet a échappé à la mort, la joie qu'ils éprouvent est émouvante :

[...] tous les inconnus qui se trouvaient là s'embrassèrent. Dix minutes plus tard, j'avais décollé, ayant chargé à bord deux mécaniciens, Lefebvre et Abri. Quarante minutes plus tard, j'avais atterri le long d'une route, ayant reconnu, à je ne sais quoi, la voiture qui t'emportait je ne sais où, du côté de San Rafael. Ce fut une belle rencontre, nous pleurions tous, et nous t'écrasions dans nos bras, vivant, ressuscité, auteur de ton propre miracle. (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 39-40)

La réaction autour d'un camarade rentré vivant du pays des morts souligne l'importance de la vie humaine pour Saint-Exupéry, mais aussi de la beauté d'une communauté où tout le monde est conscient de la valeur de l'autre et lutte pour protéger la communauté.

### *Faire passer son devoir avant tout*

D'autres qualités remarquables sont le respect des règles et la parfaite concentration, car l'homme idéal doit toujours garder son objectif à l'esprit. Fabien, héros tragique, est un bon exemple : ramenant de la Patagonie sa charge de courrier et en route vers Buenos Aires, ce pilote arrive, pendant une escale, à la ville de San Julian pour une escale de dix minutes. « Fabien avait besoin de déposer les armes, de ressentir sa lourdeur et ces courbatures [...] » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 19). Malgré ce désir, il décolle après dix minutes d'escale pour continuer son vol. C'est une nécessité humaine que de désirer et il arrive toujours un moment où l'homme veut faire autre chose qu'exécuter son devoir. L'homme qui se dépasse surmonte toutefois cette faiblesse. De même, son camarade, le pilote du courrier d'Europe qui décolle pour l'Europe à l'arrivée des courriers du Chili, de Patagonie, et du Paraguay, se réveille à minuit, à côté d'une épouse qui souhaite le garder un peu plus longtemps à ses côtés. Dès qu'il est réveillé, il se met à se préparer : « Quelle heure est-il ? [...] Quel temps fait-il ? [...] Quel est la direction du vent ? » demande-t-il à sa femme (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 94-95). Cette dernière, devant l'enthousiasme de son mari qui va quitter la maison, demande : « 'Tu n'aimes pas ta maison ?' » Bien sûr qu'il aime être chez lui : « 'J'aime ma maison' » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 94-95), s'exclame-t-il, mais il ne peut y rester quand il est temps de voler. Il ne se laisse donc pas distraire par la douceur de sa demeure et choisit de poursuivre un travail dont dépend la réussite de toute une entreprise, mais aussi la survie de sa propre famille, car il est rémunéré pour son travail.

Fabien et le pilote du courrier d'Europe sont des modèles de l'attitude idéale avec laquelle il faut faire ce métier. Mais si ces deux collègues sont très exigeants, ils le sont aussi à cause de leur chef, Rivière. Ce chef de ligne attend de ses hommes une grande concentration

dans leur travail ; du manœuvre au pilote, tout le personnel doit exécuter son travail à la perfection. La moindre erreur est punie, mais à juste titre, parce que la plus petite erreur peut aboutir à une catastrophe.

### *Le persévérant*

Le courage, l'amitié, la confiance, toutes ces qualités sont importantes, mais la réussite n'est pas assurée à la première tentative et l'homme doit réessayer jusqu'à ce qu'il réussisse. C'est en ce sens que la persévérance est une qualité nécessaire : après une tentative ratée, le seul désir des héros exupériens est d'essayer encore et encore jusqu'à remporter la victoire. Mermoz revient alors à l'esprit à juste titre. Pour ce pilote spécialiste du défrichage des lignes, ni les pannes, ni les accidents, ni la prise d'otage ne l'empêche de réaliser sa mission. Une fois, ayant eu une échappée belle, son premier instinct est de retourner accomplir sa mission, et donc dans la narration de ses exploits dans *Terres des hommes*, on trouve des mots tels que « reprit », « recommençait », « repartir ». L'auteur note aussi que le pilote ne risque pas sa vie pour satisfaire son égo, parce que « Mermoz “essayait” pour les autres. » (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 32) Il affronte l'obstacle en premier, pour que ses camarades puissent aussi facilement réussir.

On ne saurait parler de persévérance sans mentionner Rivière. Seul défenseur des vols de nuit, cet homme persiste dans sa lutte solitaire sans se soucier de l'opinion publique. La poursuite des vols de nuit est fort critiquée par l'opinion publique qui pense que Rivière massacre les hommes pour rien. Chaque fois qu'un pilote disparaît c'est une défaite pour lui, mais il n'abandonne pas la mission qui lui coûte des hommes et des avions. On pourrait suggérer que Rivière persévère car celui-ci n'est pas un pilote, il ne risque pas sa propre vie mais celles

des autres, mais à la disparition de Fabien le directeur est bouleversé, ne pouvant pas s'empêcher de penser au pilote :

Rivière pense à la main de Fabien, qui tient pour quelques minutes encore sa destinée dans les commandes. Cette main qui a caressé. Cette main qui s'est posée sur une poitrine et y a levée le tumulte, comme une main divine. Cette main qui s'est posée sur un visage, et qui a changé. Cette main qui était miraculeuse. (Saint-Exupéry *Vol de nuit* 154)

La vie de ses hommes lui est importante, mais le but mérite des sacrifices. Il ne pense pas que les pilotes perdent leur vie pour rien parce que leur mort est nécessaire pour améliorer les vols qui suivent. Cette persévérance semble s'attacher à une obsession pour le progrès. Pour Rivière, vaincre la nuit pour pouvoir accélérer le transport du courrier et aider à la commercialisation des vols de nuit, est un pas vers l'avant.

### *Être dévoué à son travail*

Aux qualités déjà mentionnées s'en ajoute une autre qui pourrait établir la perfection de l'homme pour Saint-Exupéry : le dévouement. L'homme doit être dévoué à son métier : il s'investit corps et âme dans son rôle et, à tout moment, ses collègues peuvent compter sur lui. Chaque fois qu'on le voit travailler, c'est le zèle qui se manifeste en personne, et Saint-Exupéry évoque beaucoup d'hommes de ce genre ! Rivière par exemple dédie toute sa vie à son métier et passe, en effet, la plupart de son temps à l'aéropole pour s'assurer que tout est en ordre. Chaque courrier en vol est source d'inquiétude pour lui, et au début du récit nous apprenons que, « les équipes usées iraient dormir, remplacées par les équipes fraîches [...], mais Rivière n'aurait point de repos : le courrier d'Europe, à son tour, le chargerait d'inquiétudes » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 28). Ainsi à cause de son métier, le « seul défenseur des vols de nuit » s'aperçoit qu'il



« avait peu à peu repoussé vers la vieillesse, pour « quand il aurait le temps » ce qui fait douce la vie des hommes » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 29). Même à cinquante ans, alors que ses pilotes partagent leur attention entre le travail et leurs femmes, Rivière reste célibataire pour ne pas entretenir d'autre relation que celle qu'il a avec son métier, et à travers cela, avec ses hommes. Ne s'agit-il d'une folle obsession pour le travail, ce dévouement de Rivière ? Peut-être, mais il est important de noter que dans ce récit, il est question des vols qui demandent alors beaucoup d'attention. Ainsi le chef dévoue toute sa vie à son œuvre, mais en ce qui concerne l'action, il ne fait que faire ce qu'il faut pour que la mission soit une réussite.

Un autre homme qui fait preuve de dévouement à la manière de Rivière est Leroux. Comme son chef, le vieux contremaitre « travaillait depuis quarante ans » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 29) et passe tout son temps au travail : « Quand Leroux rentrait chez lui vers dix heures du soir, ou minuit, ce n'était pas un autre monde qui s'offrait à lui, ce n'était pas une évasion » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 29). Nous apprenons que Leroux est aussi célibataire que Rivière lui demande :

- Vous vous êtes beaucoup occupé d'amour, Leroux, dans votre vie ?
- Oh ! l'amour, vous savez, monsieur le Directeur...
- Vous êtes comme moi, vous n'avez j'amaï eu le temps.
- Pas bien beaucoup...

On peut dire que le dévouement de ces deux êtres est extrême, mais telles sont les caractéristiques du dépassement ; ces hommes font ce qu'un homme *normal* ne peut pas ou ne veut pas faire pour contribuer au progrès de toute la société.

Toutefois, on n'a pas besoin de consacrer sa vie entière à son métier pour être dévoué, et on ne peut pas parler de dévouement sans parler des pilotes de ligne qui sont confrontés

directement à la nature. Ces pionniers ne travaillent pas dans des conditions aussi sûres qu'aujourd'hui. Avec des avions de qualité douteuse, ils sont exposés à toutes sortes de dangers sur la mer, dans la nuit mystérieuse, dans le désert, dans les montagnes, mais en tant que vrais hommes d'actions, ils sont toujours prêts à partir ! Leurs actions soulignent que l'homme qui se dépasse est toujours prêt à réaliser sa mission, sans se plaindre de conditions défavorables. Sur ce point, nous avons évoqué des héros comme Mermoz qui passe douze ans à défricher des lignes malgré des accidents dangereux, et d'Henri Guillaumet qui décolle pour traverser les Andes malgré l'annonce du mauvais temps. Ces hommes incarnent l'action et inspirent en chaque lecteur le désir de contribuer à sa manière au progrès de la société.

## Conclusion

Nous avons tenté, dans ce chapitre, de montrer comment l'homme se dépassait dans les œuvres de Saint-Exupéry. Nous avons montré que les personnages sont des individus qu'il a connus et avec lesquels il a travaillé au service de l'Aéropostale. Ces individus ont permis à l'auteur de rédiger ces aventures épiques. Ensuite, nous nous sommes concentrés sur les qualités de l'homme qui se dépasse et nous avons posé qu'il était toujours confiant, voyant en toutes circonstances négatives, quelque chose de positif à poursuivre. Cet homme est également courageux car il accepte de faire face aux situations les plus dangereuses pour réussir sa mission. De plus il lui faut être toujours concentré sur sa tâche et entretenir de bonnes relations avec les individus avec lesquels il travaille. Il est encore persévérant et n'abandonne jamais, même après avoir échoué plusieurs fois. Finalement, il s'agit d'être dévoué à son travail et de le placer au-dessus de toute autre chose. Dans ce portrait, nous voyons que l'homme idéal contribue activement à la création d'une vie meilleure, mais on reconnaît que cet homme n'est pas parfait,

et n'est pas sans faiblesse. Il nous faut alors étudier la force agissante qui le pousse à devenir idéal. Cette force est incarnée par le chef, ou le leader, que nous allons décrire dans le chapitre suivant.

## CHAPITRE 4

### Former un homme d'action : le rôle du chef

Les qualités étudiées dans le chapitre précédent permettent de faire le portrait de l'homme idéal, celui qui favorise le progrès de la société. Mais cet idéal est difficile à atteindre et suppose qu'un individu développe son véritable potentiel. Saint-Exupéry, pensant que tout humain peut faire plus qu'il ne s'en croit capable, est frustré quand les individus n'arrivent pas à faire face aux obstacles de la vie qui les empêchent de s'épanouir. Ainsi, il montre, dans une citation émouvante à la fin de *Terre des hommes*, sa frustration envers certains êtres humains :

C'est quelque chose comme l'espèce humaine et non l'individu qui est blessé ici, qui est lésé. Je ne crois guère à la pitié. Ce qui me tourmente, c'est le point de vue du jardinier. Ce qui me tourmente, ce n'est point cette misère, dans laquelle, après tout, on s'installe aussi bien que dans la paresse. Ce qui me tourmente, les soupes populaires ne le guérissent point. Ce qui me tourmente, ce ne sont ni ces creux, ni ces bosses, ni cette laideur. C'est un peu, dans chacun de ces hommes, Mozart assassiné » (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 182).

Le potentiel humain – cet homme idéal – c'est ce que l'auteur appelle « Mozart » dans le but d'évoquer un grand génie. Il est tourmenté par le fait que les êtres humains réduisent au silence ce qui pourrait faire d'eux des êtres idéaux. Quand ils ne le cultivent pas leurs qualités, qu'ils ne repoussent pas leurs limites, ils empêchent aussi la communauté de profiter d'un apport positif. Mais, comment motiver l'homme et le pousser à manifester son plein potentiel ? Si ce monde de l'Aéropostale que nous présente Saint-Exupéry est un prétexte pour évoquer le dépassement de soi à travers la difficulté des missions et les dangers auxquels sont exposés les aviateurs, c'est aussi dans ce monde périlleux qu'il lui est possible de faire le portrait de véritables héros. Dans

le cadre de l'aviation postale, c'est en se confrontant à maints obstacles que l'homme découvre sa capacité à dompter la nature. Toutefois, il y a des limites psychologiques qui empêchent l'homme d'oser se confronter à ces obstacles et à les vaincre, et il lui faut une autre force pour le guider, le motiver, l'aider et l'obliger à réaliser son potentiel. En effet, si « l'homme se découvre quand il se mesure contre l'obstacle » (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 9), il a quelquefois besoin de quelqu'un d'autre pour le pousser vers cet obstacle.

Dans ce que nous considérons comme une grande quête pour sauver le 'Mozart' qui gît en tout homme, Antoine de Saint-Exupéry montre comment l'homme peut acquérir des qualités qu'il ne se connaissait pas. Pour ce faire, il a souvent besoin d'un chef, d'où notre étude du personnage de Rivière - le leader dans *Vol de nuit* – pour examiner comment il inspire et influence les individus qui n'hésitent plus alors à réaliser l'impossible. Ce personnage est un bon exemple de l'homme d'action.

#### *Forger l'homme idéal – de Didier Daurat à Rivière*

Pour mieux comprendre les qualités du leader que nous propose Saint-Exupéry à travers Rivière, tournons-nous vers l'histoire de l'Aéropostale afin de mieux connaître Didier Daurat.

Pilote vétéran de la première guerre mondiale, Didier Daurat (1891 – 1969) est engagé par Pierre-Georges Latécoère comme pilote, mais rapidement il devient chef d'exploitation de la Société des lignes aériennes Latécoère (qui deviendra l'Aéropostale). A cette époque, le succès de l'aviation postale est basé sur une grande prise de risques car les avions de guerre ne sont pas adaptés aux longues distances, aux hautes altitudes et aux rudes climats. Pilote de chasse expérimenté et très décoré, Daurat est donc chargé d'assurer le bon fonctionnement du transport du courrier de Toulouse vers l'Afrique, puis jusqu'en Amérique du Sud. Ayant un bon œil pour

découvrir des talents cachés, il recrute, parmi d'autres aviateurs, Jean Mermoz, Henri Guillaumet et Antoine de Saint-Exupéry. Daurat impose alors la méthode qui fera sa légende, celle d'un homme dur, inflexible, sans état d'âme. Les pilotes qui flanchent sont licenciés, les épouses inquiètes ne sont pas reçues. Le très strict règlement est basé sur la ponctualité, la rigueur, l'adhésion absolue au projet<sup>5</sup>. L'Aéropostale fonctionne en étant ponctuelle et fiable et quelques-uns admirent le chef, mais il attire aussi la haine des autres, surtout ceux qui le trouvent trop dur, voire inhumain.

Dans *Vol de nuit*, Rivière est le chef du réseau de l'Aéropostale à Buenos-Aires. Il est chargé d'assurer l'expansion du service du courrier aérien de la France jusqu'en Amérique du Sud. Visionnaire, il « ne savait pas quand ni comment l'aviation commerciale aborderait les vols de nuit, mais il fallait préparer cette solution inévitable » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 105). Une fois réussi, ce genre de vol assurera la conquête de la nuit par l'aviation postale, et le monde y gagnera un moyen rapide de communiquer. Mais à cette époque, l'obscurité de la nuit multiplie les dangers et rend difficile la navigation, donc naturellement le pilote aura peur de s'y confronter. C'est en effet un projet dont tout aviateur qui craint la mort souhaitera s'abstenir. Pourtant, l'homme se découvre en se mesurant aux obstacles, et sans la confrontation périlleuse entre le pilote et la nuit mystérieuse, il ne découvrirait pas son potentiel – son *Mozart* -, et la communauté n'en tirerait pas de bénéfices. Alors cette mission suicidaire est-elle justifiée malgré toutes les critiques prononcées contre elle ?

Rivière est responsable de motiver ses hommes et de les convaincre à vaincre la nuit. L'atterrissage sans danger et ponctuel d'un équipage est la seule mesure de réussite et, pour atteindre ceci, il doit affronter toutes sortes d'obstacles, à savoir l'erreur, la peur et

---

<sup>5</sup> Pour plus d'information sur Didier Daurat, veuillez consulter cet article : <https://www.argentina-excepcion.com/guide-voyage/aeropostale/pionniers-aeropostale>

l'insubordination. Il est conscient de la faiblesse des hommes et des machines face à cette obscurité menaçante, mais idéaliste, il est aussi conscient de leur capacité à surmonter cette faiblesse et tente de les façonner de façon à faire ressortir le meilleur d'eux-mêmes : « L'homme était pour lui une cire vierge qu'il fallait pétrir. Il fallait donner une âme à cette matière, lui créer une volonté » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 47). Cette attitude positive de Rivière est un écho à l'optimisme qui est à la base de la philosophie de l'action pour Saint-Exupéry. Pour le leader qui veut que son équipe se dépasse, il est nécessaire de rester toujours positif sinon il n'y a plus de raison de les conduire.

#### *La gestion des hommes dans une mission dangereuse*

Sont développées par la suite diverses stratégies permettant à Rivière de favoriser l'émulation de ses hommes. Ses stratégies sont basées sur une connaissance profonde des faiblesses humaines et le chef veut aider ou même obliger ses hommes à réussir dans leur tâche.

Les vols de nuit doivent absorber chaque individu : il n'y a pas de place ni pour la lassitude ni pour le retard. Rivière impose donc des règlements très stricts qui demandent aux hommes des efforts surhumains. Pour Rivière, le règlement « est semblable aux rites d'une religion qui semblent absurdes mais façonnent les hommes » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 46). Encore, « [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. Grâce à Rivière, sur quinze mille kilomètres, le culte du courrier primait tout » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 47). Même nous, lecteurs, vibrons parfois avec les personnages et ressentons des émotions similaires, prêts également à nous dépasser.

Le respect des hiérarchies est aussi très important pour Rivière qui veut faire régner l'ordre. Tout le monde dans l'équipe a son rôle et la relation entre un chef et ses subalternes doit être strictement professionnelle. Le chef n'a pas le droit d'entretenir une relation amicale avec un subordonné. Alors Rivière se limite à des discussions portant sur le métier seul, et s'il admire un subalterne, il n'en parle pas. Par exemple, le pilote Pellerin survit à une traversée des Andes alors qu'il est pris dans un cyclone et quand Rivière le félicite, c'est en lui demandant « Comment avez-vous réussi ? » Et il l'aima de parler simplement métier, de parler de son vol comme un forgeron de son enclume » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 42). Ce qui intéresse le chef est comment le vol a été fait, pour savoir s'il y a quelque chose à imiter ou à améliorer. Même Robineau qui assure l'application de tout règlement est soumis à des restrictions strictes :

Il n'avait le droit d'admirer ni la fantaisie, ni la verve : il admirait par fonction la ponctualité. Il n'avait le droit de boire un verre en compagnie, de tutoyer un camarade et de risquer un calembour que si, par un hasard invraisemblable, il rencontrait, dans la même escale, un autre inspecteur. (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 44).

De cette citation, nous comprenons qu'au sein de cette équipe, rien en dehors des relations professionnelles n'est accepté. Robineau sera donc obligé de punir le pilote Pellerin après avoir dîné avec ce dernier, ce qui peut sembler absurde, mais Rivière se justifie :

«[j]e ne vous le reproche pas. Seulement... seulement vous êtes le chef. Vous devez rester dans votre rôle. Vous commanderez peut-être à ce pilote, la nuit prochaine, un départ dangereux : il devra obéir. Si c'est par amitié qu'ils vous obéissent, vous les dupez. Et, s'ils croient que votre amitié leur épargnera certaines corvées, vous les dupez aussi : il faudra bien qu'ils obéissent.» (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 62)



Cette dureté de Rivière est troublante, mais son argument est aussi convaincant : la relation amicale entre un chef et un subordonné peut nuire au progrès d'une mission à la fois dangereuse et importante. Et, si Saint-Exupéry prêche l'amour de l'homme et la solidarité à plusieurs reprises, l'homme idéal qu'il présente doit placer l'accomplissement du devoir au-dessus de toute relation personnelle. Rivière résume ce principe à Robineau : « Aimez ceux que vous commandez. Mais sans le leur dire » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 64).

Aussi, le chef doit faire face à l'erreur humaine. La moindre erreur peut engendrer un accident catastrophique et par conséquent la perte du courrier, la mort des pilotes et la perte des avions. Même quand il ne s'agit pas d'accidents, l'erreur des équipiers cause des retards dans le transport et la livraison du courrier, risquant de faire perdre la confiance au public qui a l'usage de ce service. Le chef doit permettre à son équipe d'éviter ces erreurs. Tout ouvrier est donc appelé à la perfection, d'où beaucoup d'intolérance. Quand il congédie Roblet qui travaille depuis vingt ans dans l'aviation, Rivière reconnaît sa brutalité envers ce pauvre ouvrier, mais il ne s'agit pas d'une affaire personnelle contre Roblet, car le chef lui offre une place de manœuvre (refusée par ce dernier qui trouve ce poste indigne de lui). Rivière hésite à le renvoyer, mais il reçoit un rapport concernant une autre erreur : les ouvriers ont dû, en dernière heure, refaire le circuit électrique de la lampe de bord d'un avion car les connexions étaient défectueuses. C'est sur cette information qu'il décide que Roblet doit partir : « Si l'on n'arrache pas le mal, quand on le rencontre, où qu'il soit, il y a des pannes de lumière : c'est un crime de le manquer quand par hasard il découvre ses instruments : Roblet partira. » Nous notons chez Rivière un désir de perfection qu'il tente d'insuffler à ses subordonnés. Bien sûr il est impossible d'exiger la perfection, mais la lutte que mène l'équipe et le degré de risque impliqué exigent que l'on évite toute erreur. Alors si l'erreur est humaine, Rivière espère un dépassement permanent de ses

hommes, « parce que les événements, on les commande... et ils obéissent, et on crée. Et les hommes sont des pauvres choses, et on les crée aussi. Ou bien on les écarte lorsque le mal passe par eux. » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 88). Rivière est inébranlable, mais le renvoi du vieux Roblet semble pourtant beaucoup le troubler.

L'erreur est parfois liée à une autre ennemie : la peur, « cette résistance qui paralyse les hommes devant l'inconnu » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 104). Si l'homme idéal de Saint-Exupéry est courageux, le chef idéal fait également tout pour lui apprendre à surmonter la peur de l'inconnu et lui éviter de ressentir l'émotion qui paralyse l'individu et l'empêche d'oser se confronter le danger. Rivière sait que cette émotion est dangereuse dans la mesure où les pilotes qui craignent la nuit ont peu de chance de survivre. La peur - émotion négative et liée au pessimisme – fait que le pilote, pris dans un orage la nuit, par exemple, doute sa capacité à diriger son appareil pour s'en sortir ; il ne voit que le danger et la possibilité de mourir. Rivière se bat contre cette émotion négative comme nous le voyons faire avec le pilote du courrier d'Europe : « Vous m'avez fait une blague, à votre dernier courrier. Vous m'avez fait demi-tour quand les météo étaient bonnes : vous pouviez passer. Vous avez eu peur ? » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 101). Rappelons qu'un demi-tour veut dire un retard du courrier, et le retard est un sacrilège pour Rivière. Donc quand le pilote admet sa faiblesse, Rivière « a pitié de ... ce garçon si courageux qui a eu peur » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 101). Il tente donc d'aider cet homme mais d'une manière étrange. Quand le pilote explique que la brume l'aveuglait et qu'il se « sentait au fond d'un grand trou dont il était difficile de remonter » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 101), et que son « moteur s'est mis à vibrer » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 102), Rivière n'accepte pas cette vérité : « Non. Nous l'avons examiné depuis. Mais l'on croit toujours qu'un moteur vibre quand on a peur » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 102). Puis il ajoute : « Vous avez trop

d'imagination. Allez. » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 101). Mais il ne s'agit pas d'imagination, car le chef admet lui-même que « c'est le plus courageux de mes hommes. Ce qu'il a réussi ce soir-là est très beau. » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 101). Pourquoi donc, n'accepte-t-il pas, les excuses de ce pilote qui a raison d'avoir peur ? Pourquoi le chef n'encourage-t-il pas, avec des mots explicites, cet homme qui semble tellement en avoir besoin ? Il répond :

[j]e 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. Si je l'écoute, si je le plains, il croira revenir d'un pays de mystère, et c'est du mystère qu'on a peur. (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 103 – 104)

En effet, ce que Rivière fait pour ce « garçon » est de lui dire implicitement qu'il n'y rien à craindre et qu'il ne doit pas se laisser tromper par ses « imaginations. » Soulignons que Saint-Exupéry lui-même a vécu cette situation en tant que pilote avant son premier vol professionnel. Conscient des périls de la ligne que ses anciens camarades lui avaient décrits, il a peur et doute de sa capacité à réussir à livrer le courrier. Dans *Terre des hommes*, il relate un échange avec son inspecteur le matin du vol :

Ainsi ce matin-là, à l'aube de mon premier courrier, je me soumettais à mon tour aux rites sacrés du métier, et je me sentais manquer d'assurance à regarder, à travers les vitres, le macadam luisant où se reflétaient les réverbères. On y voyait, sur les flaques d'eau, de grandes palmes de vent courir. Et je pensais : « Pour mon premier courrier... vraiment... j'ai peu de chance. » Je levai les yeux sur l'inspecteur : « Est-ce du mauvais temps ? » L'inspecteur jeta vers la vitre un regard usé : « Ça ne prouve rien », grogna-t-il enfin. Et je me demandais à quel signe se reconnaissait le mauvais temps. (Saint-Exupéry, *Terre des hommes* 20)

Il semble ici que l'imagination du jeune Saint-Exupéry exagère en décrivant ces « grandes palmes de vent », et l'inspecteur ne lui permet pas d'éprouver de tels sentiments négatifs. Dans son article sur Capital intitulé « Comment surmonter la peur de l'inconnu au travail », Marie-Pierre Noguès explique que partager l'incertitude d'un individu qui a peur devant l'inconnu ne fait qu'aggraver sa peur et rendre difficile pour lui le fait de la surmonter, car « les peurs des uns se nourrissent de celles des autres » ( [www.capital.fr/votre-carriere/comment-surmonter-la-peur-de-l-inconnu-au-travail-707636](http://www.capital.fr/votre-carriere/comment-surmonter-la-peur-de-l-inconnu-au-travail-707636) consulté le 3 mars 2022). Alors quand Rivière et l'inspecteur ignore la peur des pilotes, on peut considérer ceci comme une qualité. On voit enfin comment Rivière force ses hommes à manifester leur courage :

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 cœur le plus intime de la nuit, dans son épaisseur, et sans même cette petite lampe de mineur, qui n'éclaire que les mains au l'aile, mais écarte d'une largeur d'épaules l'inconnu (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 104).

L'homme idéal que décrit Saint-Exupéry et que Rivière essaie de façonner ici, est donc un homme qui arrive à surmonter ses peurs, ce que l'on perçoit à travers Mermoz et Guillaumet, par exemple.

### *L'humanisme inhumain de Rivière*

La façon de gérer les hommes de Rivière est évidemment dure. Le pilote Fabien disparaît avec son radiotélégraphiste pour faire avancer un projet expérimental. Simone, femme du pilote, perd le mari qu'elle a depuis six semaines. L'inspecteur Robineau a besoin de partager sa vie avec un héros comme Pellerin, qu'il admire, pour partager un peu d'amitié, mais cela lui est interdit. Roblet travaille pendant vingt ans et il est renvoyé à cause de la seule erreur qu'il a

commise. Quant aux pauvres chefs d'aéroport, ils perdent leurs primes parce que la brume, un phénomène naturel qu'ils ne peuvent pas contrôler, les empêche de donner l'ordre de départ prévu pour un avion. Face à ces évidences, certains critiques pensent (et beaucoup l'ont fait) ce chef inhumain, injuste, despotique, autoritaire, cruel, insensible. Souvent les exigences disciplinaires de Rivière exigent trop de la part des êtres humains et ils sont punis quand ils n'arrivent pas à se surpasser. Mais, sans donner tort à ces critiques, il s'agit pour nous de voir, chez Rivière, une *juste injustice*, ou encore *un humanisme inhumain*, et nous allons clarifier notre point de vue.

Il faut souligner le fait que la relation entre le chef et ses hommes permet à chaque collaborateur de jouer son rôle pour bâtir une grande œuvre – la transmission du courrier nocturne. A la fois responsable et « seul défenseur » de la mission, Rivière est chargé d'assurer la réussite du projet, mais aussi la protection des équipages : les pilotes accompagnés souvent des radiotélégraphistes. Les pilotes ont le rôle le plus difficile et le plus dangereux, donc chaque équipier – de l'inspecteur, au mécanicien et au manœuvre – doit contribuer sans faillir à la réussite générale, sinon la mission échoue. Alors, s'il y a une justification de la façon de gérer les hommes mise en place par Rivière, c'est par rapport à la nature unique de la mission qu'il conduit.

Si l'inhumanité de Rivière est liée à sa dureté envers ses hommes, son humanisme est perceptible dans le fait qu'il veut conduire les pilotes à se dépasser, voire à se sacrifier. Il s'agit donc de deux faces de la même médaille. La mission suicidaire est une étape pour l'aviation postale, et l'on souhaite échapper aux risques, mais comme le dit Rivière, « c'est l'expérience qui dégagera les lois, [...] la connaissance des lois ne précède jamais l'expérience » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 105). Donc c'est aux pionniers de prendre les premiers risques, de faire les

premiers échecs, et d'aller, selon Rivière, « dans la bonne direction » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 105). Dans *Pilote de guerre*, l'auteur précise : « Quand on donne l'assaut, il est nécessairement des hommes en tête. Ceux-là meurent presque toujours. Mais il faut, pour que l'assaut soit, que les premiers meurent » (Saint-Exupéry, *Pilote de guerre* 140). Tous ceux qui apprécient de recevoir leur courrier rapidement aujourd'hui, sont redevables à ces pionniers. Il faut aussi penser à celui qui a dirigé la mission avec une main de fer, pour aller dans la bonne direction.

D'ailleurs, malgré la brutalité de Rivière, il aime ses hommes : la réussite de la mission n'a rien à avoir avec l'amour du chef pour ses subordonnés, et un bon chef sait quand il faut laisser partir un équipier qui n'est plus apte à faire avancer la mission.

Enfin, c'est sur la potentielle quête du bonheur que nous achèverons notre propos. Rivière disait parfois : « Ces hommes-là sont heureux, parce qu'ils aiment ce qu'ils font, et ils l'aiment parce que je suis dur » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 47). Sur ce point, Martinez, dans son article intitulé « *Vol de nuit* ou l'accomplissement fidèle d'un devoir » écrit :

Son attitude est un peu présomptueuse, puisqu'il s'érige en auteur des joies et des souffrances de ses subordonnés. Il est bien évident qu'ils éprouvent des joies, mais cela n'est pas à cause d'être traités avec rigueur par leur chef. Ce sont de vrais professionnels, qui sont prêts à sacrifier leurs situations personnelles pour accomplir un bon service et faire tout ce qui soit dans leurs mains pour les autres camarades de travail (74).

Nous ne pensons pas que la dureté de Rivière soit la raison directe pour laquelle ses hommes aiment leur travail. Nous voyons plutôt dans ce propos, compte tenu de toutes les justifications qu'il donne, que la rigueur du chef facilite le succès dont les pilotes se réjouissent. De plus, si Martinez postule que les hommes de Rivière sont tous de vrais professionnels, pourquoi a-t-il

besoin d'être si rigoureux ? D'après nous, la rigueur de Rivière est importante, non pas parce qu'elle rend les hommes plus professionnels, mais parce qu'elle aide les vrais professionnels à se surpasser pour surmonter le danger. Pellerin par exemple, après avoir échappé à un cyclone, est assis dans son avion, pensif :

Enfin, il se retourna vers les chefs et les camarades, et les considéra gravement, comme sa propriété. Il semblait les compter et les mesurer et les peser, et il pensait qu'il les avait bien gagnés, et aussi ce hangar de fête et ce ciment solide et, plus loin, cette ville avec son mouvement, ses femmes et sa chaleur. Il tenait ce peuple dans ses larges mains, comme des sujets, puisqu'il pouvait les toucher, les entendre et les insulter. Il pensa d'abord les insulter d'être tranquilles, sûrs de vivre, admirant la loue, mais il fut débonnaire :

- ... Pairez à boire !

Et il descendit.

Il voulut raconter son voyage :

- Si vous saviez !...

Jugeant sans doute en avoir assez dit, il s'en fut retirer son cuir. (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 34)

Le pilote, homme d'action, travaille pour l'intérêt général, mais chaque vol difficile lui permet de découvrir ses réelles capacités, ce qui lui donne le droit de plonger dans le bonheur. Peut-être est-ce pour cela que Rivière ignore cette question de l'injustice :

« Suis-je juste ou injuste ? Je l'ignore. Si je frappe, les pannes diminuent. [...] Si j'étais très juste, un vol de nuit serait chaque fois une chance de mort. » (Saint-Exupéry, *Vol de nuit* 34).

Evidemment Saint-Exupéry montre que Rivière n'est pas tout à fait juste : le personnage central brise le bonheur individuel pour privilégier celui de la collectivité. Mais, en ce qui concerne la poursuite de cette mission unique, le but de Rivière est de forger ses pilotes et toute l'équipe et d'en faire des hommes d'action qui se dévouent entièrement au progrès de l'humanité.

## Conclusion

Notre préoccupation a été, dans ce dernier chapitre, d'examiner le rôle du chef ainsi que sa façon d'influencer les hommes et de les motiver à se dépasser. Nous nous sommes concentrés sur Rivière, personnage central dans *Vol de nuit* pour mener cette étude. Chef idéal, il est très rigoureux et exige un maximum de discipline de la part de ses hommes. Ces derniers sont alors transformés et aptes à se confronter à divers obstacles. De cette étude nous avons appris que l'homme révèle son plein potentiel quand il doit dépasser ses faiblesses et commencer une mission dangereuse. Il doit alors user de toute sa force physique et psychologique. Le chef est donc celui qui peut pousser les hommes à se sacrifier pour le bien général.

Nous avons aussi noté, avec le personnage de Pellerin, que le fait de réussir un vol dangereux engendrait aussi une joie personnelle.



## CONCLUSION

Dans ses récits, Antoine de Saint-Exupéry nous présente souvent des personnages qui, pendant l'entre-deux-guerres, sont confrontés à des circonstances périlleuses, qu'ils traversent volontairement pour faire progresser les missions aériennes. Ceci aboutira au progrès de l'aviation commerciale. Ces personnages, ce faisant, sont considérés aujourd'hui comme les héros de l'aviation commerciale, et notre conviction est que le monde aura toujours besoin de tels individus pour avancer. Le but de notre recherche a donc été de comprendre, à travers l'étude de *Vol de nuit* et *Terres des hommes*, ce que l'auteur-aviateur pouvait nous apprendre sur le dépassement de soi – un thème souvent repris dans son œuvre. Pour avancer dans cette recherche, trois questions nous ont principalement guidées : comment, l'aviation postale constitue-t-elle un bon terrain pour l'étude du dépassement de soi ? Quel genre d'homme est celui qui fait advenir le progrès dans la société ? Comment le leader amène-t-il son équipe à se dépasser ? Nous avons choisi une approche éthique pour mener notre analyse mais en abordant, dans certains cas, les aspects poétiques de l'œuvre de l'auteur.

Dans le premier chapitre, il a été question d'examiner l'aventure Aéropostale considérée comme une métaphore du progrès humain pour Antoine de Saint-Exupéry. Nous avons établi le lien entre les contributions de l'auteur-aviateur au début de l'aviation postale et l'idée de la poursuite du progrès. Cette étude nous a montré qu'à l'époque où la technologie aéronautique en était à une phase expérimentale, le projet de l'Aéropostale présentait un monde comprenant de nombreuses limites à franchir, mais aussi dans ce même monde se voyait un fort désir de la part de quelques personnages de tout faire pour surmonter ces limites. A partir du survol historique des premières missions et des références qu'en fait Saint-Exupéry dans les deux textes, nous avons noté une récurrence de l'idée de « danger » : les pionniers sont en effet exposés à des

risques multiples et, pour nous, ce danger est une clé dans le développement du thème de dépassement de soi. Le danger constitue ce qui empêche la société de l'époque de bénéficier d'un moyen plus rapide de voyager et de communiquer, mais la confrontation directe avec tous les obstacles est ce qui distingue les héros de tout autre membre de la société. Donc chez Saint-Exupéry, nous comprenons que le danger est un élément nécessaire à la création d'un homme idéal, celui qui fera advenir le progrès de la société.

Ensuite, le deuxième chapitre a exploré le dépassement de soi comme une morale de l'action. Nous avons rappelé qu'au vingtième siècle, alors que le monde était bouleversé par l'angoisse de la guerre mondiale, l'auteur (qui est aussi un penseur) fait de l'action un moyen de surmonter l'absurdité de la vie. Cette philosophie humaniste exige que l'homme ait l'impression d'être relié aux autres membres de la communauté et qu'il collabore avec eux pour lutter et aboutir à un progrès collectif. L'individu est donc appelé à contribuer de toutes ses forces à la recherche du bonheur de tous, mais en plus, il ne doit mettre aucune limite à sa contribution, même s'il est question de sacrifier sa vie pour le sauvetage des autres. En effet la morale de l'action demande à l'individu de se dépasser tout le temps. En un sens, cela veut dire qu'il doit tout faire pour surmonter les obstacles que lui jette la vie ou la nature, quelle que soit la difficulté, mais en un autre sens, l'homme doit s'assurer qu'en surmontant les obstacles de la vie, il n'avance pas ses propres intérêts.

Dans le chapitre trois, nous avons examiné la manifestation de l'homme qui se dépassait. Nous sommes partis du fait que les personnages de l'auteur sont des individus avec lesquels il a travaillé au service de l'Aéropostale. Ces individus ordinaires ont participé, avec l'auteur, à de formidables aventures et traversé de graves dangers qui méritent bien d'être racontés à la postérité, surtout à cause de leur impact sur l'aviation commerciale dont nous profitons

aujourd'hui. En examinant les qualités de cet homme qui se dépasse, nous avons vu qu'il faisait toujours preuve d'une grande confiance en lui, en les autres, et en l'avenir. Malgré les obstacles, il trouve toujours quelque chose de positif à poursuivre. Cet homme est aussi très courageux et accepte de se confronter aux situations les plus dangereuses pour réussir sa mission. De plus, il fait toujours preuve d'une extrême rigueur et participe activement à son métier, ne laissant pas ses désirs interrompre la qualité de son travail. Il entretient toujours de bonnes relations avec les individus avec lesquels il travaille et sait vivre ~~vît~~ en collectivité. Parmi ses qualités, nous trouvons encore la persévérance : il n'abandonne jamais, même après avoir traversé plusieurs échecs retardant l'aboutissement de sa mission. Finalement, c'est un homme dévoué à son travail à qui il donne la priorité sur toute autre chose. A travers ce portrait, nous voyons qu'il contribue activement à la construction d'une vie meilleure, et pour cela, il doit souvent ignorer ses propres intérêts.

Le dernier chapitre a été consacré à un examen du rôle du chef dans la motivation des hommes et à la façon dont il les poussait à se dépasser et à devenir l'homme idéal si valorisé par Saint-Exupéry. Nous observons que l'auteur est passionné par le développement des ressources humaines et croit que tout le monde a le potentiel de faire plus qu'il ne s'en croit capable. Cependant, pour faire ressortir ce potentiel, il faut souvent une force externe qui aide à atteindre la version la plus parfaite de soi-même. Cette force, dans la société, est souvent incarnée par un responsable - ou un chef – qui doit mener une équipe à réaliser une œuvre commune. Nous nous sommes donc concentrés sur le personnage de Rivière - personnage central de *Vol de nuit* – qui est d'une extrême fermeté dans sa gestion et exige le maximum de discipline de ses hommes. Son but est en effet de développer des stratégies permettant aux pilotes de traverser tous les obstacles liés aux vols de nuit. Ceux-ci doivent dépasser leurs faiblesses et se lancer dans une

mission qui demande toute leurs forces physiques et psychologiques. Dans l'œuvre de Saint-Exupéry, Rivière est le personnage qui fait appliquer la morale d'action que développe l'auteur. Le chef des réseaux reconnaît que pour réussir une mission, il faut souvent renoncer au bonheur individuel, et il oblige les individus à se sacrifier pour que le bonheur de la collectivité puisse advenir. Autrement dit, si sa dureté du chef engendre potentiellement la souffrance des hommes, sa justification est qu'il les aide à acquérir quelque chose de très important pour la société. Il est nécessaire aussi de souligner que, comme le prouve, dans *Vol de nuit*, l'exaltation de Pellerin lorsqu'il réussit un vol dangereux, même le sacrifice de soi pour la collectivité apporte quelques bonheurs personnels pour l'homme qui se dépasse ; il ne s'agit pas donc d'une perte complète. A travers Rivière, Saint-Exupéry met en exergue la primordialité du rôle d'un leader dans toute société surtout quand il s'agit d'affronter des obstacles périlleux ou réaliser des tâches dites « impossibles » mais dont dépend la survie de la communauté.

Dans l'ensemble, cette étude nous a montré que souvent, la recherche du progrès est difficile car elle exige des sacrifices de la part des individus de la société. Toutefois, si nous souhaitons que la société progresse, il nous faut devenir ces individus qui ont une volonté sans pareille pour se mesurer aux obstacles et pour les surmonter. Ceci suppose souvent aussi d'accepter la mort. Dans *Vol de nuit* et *Terre des hommes*, les personnages exupériens tels que Mermoz, Guillaumet, Fabien et Saint-Exupéry lui-même, nous offrent des exemples concrets de véritables héros à travers leurs exploits au service de l'aviation postale. A travers eux, l'auteur-aviateur-penseur nous apprend que le progrès de la communauté dépend parfois seulement d'individus prêts à surpasser leurs limites, et il faudrait pouvoir façonner beaucoup d'individus de ce genre. Mais, de cette leçon découle pour nous la question suivante : comment, à notre époque, pouvons-nous créer des individus toujours prêts à se dépasser à la manière des héros de

Saint-Exupéry ? Nous espérons que cette question sera le point de départ d'études plus approfondies sur le dépassement de soi dans l'œuvre d'Antoine de Saint-Exupéry. C'est aussi notre souhait que d'autres étudiants trouvent dans ce travail quelque chose qui les aidera à faire avancer les réflexions sur un auteur majeur de la littérature française.

Bien entendu, en lisant cette œuvre, il nous a semblé très important de souligner le message et les valeurs morales exposés par Saint Exupéry et nous pensons que cet héritage est toujours valable de nos jours. Il nous faut toutefois préciser que les deux ouvrages que nous avons étudiés sont ancrés dans leur époque et pourraient être à relire, à l'ère du postcolonialisme et des études de genres.

## LISTE DES TRAVAUX CITES

### Œuvres de l'auteur

Saint-Exupéry, Antoine (de). *Vol de Nuit*. Gallimard, 1931.

---. *Terre des hommes*. Gallimard, 1939.

---. *Pilote de guerre*. Gallimard, 1942.

---. *Citadelle*. Kindle. Gallimard, 1948.

---. *Le Petit Prince*. Gallimard, 1999.

---. *Œuvres : Préface de Roger Callois*. Bibliothèque de la Pléiade, Gallimard, 1959.

### Ouvrages consultés

Chevrier, Pierre. *Saint-Exupéry*. Kindle. Gallimard, 1958.

Ezeani, Emmanuel Okonkwo. La philosophie d'action dans l'œuvre d'Antoine de Saint-Exupéry. 1977, University of Manitoba, thèse de master.

Galambert, Laurent (de). « Panorama critique d'Antoine de Saint-Exupéry. » Associations des Amis d'Antoine de Saint-Exupéry, <https://www.lesamisdantoinedesaintexupery.org/accueil/1-%C3%A9crivain/panorama-critique/>, Consulté le 3 février, 2022.

Gli, Mawuyra. « Saint-Exupéry Et La Question Des Relations Humaines : Une Étude de Vol de Nuit et Terre Des Hommes ». *European Scientific Journal, ESJ*, vol. 14, n° 11, European Scientific Institute, ESI, 30 Apr. 2018, p. 152-162. Crossref, doi:10.19044/esj.2018.v14n11p152.

Martínez, José Alberto García-Legaz. « Vol De Nuit Ou L'Accomplissement Fidèle Du Devoir ». *Anales De Filología Francesa* 6, 1994.

Mauriac. *Le Romancier et ses personnages*. Le livre de poche, 1972 (édition R-A. Corrêa, 1933), p. 81 sq.

Piouffre, Gérard. *Le courrier doit passer !*. Kindle. Larousse, 2007.

Soumia, Dahdouh. *L'héroïsme comme valeur essentielle à l'action dans Terre des hommes d'Antoine de Saint-Exupéry*. 2017, University of Oum El Bouaghi, thèse de master.

### **Sites web**

« Covid-19 Coronavirus Pandemic. » Worldometers.info,

<https://www.worldometers.info/coronavirus/>, Consulté le 12 août 22.

« Didier Daurat. » Antoine de Saint-Exupéry, [www.antoinedesaintexupery.com/personne/didier-aurat/](http://www.antoinedesaintexupery.com/personne/didier-aurat/), Consulté le 3 mars 2022.

« Dossier de presse 2022. » L'envol des pionniers, [www.lenvol-des-pionniers.com/wp-content/uploads/2022/06/DP\\_EnvolPionniers\\_2022\\_FR-leger.pdf](http://www.lenvol-des-pionniers.com/wp-content/uploads/2022/06/DP_EnvolPionniers_2022_FR-leger.pdf).

Consulté le 11 juillet 2022

« Les pionniers de l'Aéropostale : industriels et pilotes. » Argentina Excepcion,

<https://www.argentina-excepcion.com/guide-voyage/aeropostale/pionniers-aeropostale>.

« L'histoire de l'aéropostale : le courrier transatlantique. » Argentina Excepcion,

[www.argentina-excepcion.com/guide-voyage/aeropostale/histoire-aeropostale](http://www.argentina-excepcion.com/guide-voyage/aeropostale/histoire-aeropostale). Consulté le 3 mars 2022.

Noguès, Marie-Pierre. « Comment surmonter la peur de l'inconnu au travail ». Capital.fr,

26 mars 2012, [www.capital.fr/votre-carriere/comment-surmonter-la-peur-de-l-inconnu-au-travail-707636](http://www.capital.fr/votre-carriere/comment-surmonter-la-peur-de-l-inconnu-au-travail-707636).

Renou, Aymeric. « Coronavirus : à leurs fenêtres, de plus en plus de Français applaudissent les soignants. » Le Parisien, Le 19 mars 2020 à 19h58, modifié le 19 mars 2020 à 20h02, <https://www.leparisien.fr/societe/coronavirus-a-leurs-fenetres-de-plus-en-plus-de-francais-applaudissent-les-soignants-19-03-2020-8283939.php>

Yiacouvakis, Pascal. « Les satellites météo, d’hier à aujourd’hui. » Radio-Canada, Le 6 décembre 2019. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1417142/satellites-meteo-histoire-yiacouvakis>