

Dictée du 4 février 2019. Extrait de Saint Exupéry « **Terre des hommes** »

Il y a quelques années, au cours d'un long voyage en chemin de fer, j'ai voulu visiter la patrie en marche où je m'enfermais pour trois jours, prisonnier pour trois jours de ce bruit de galets roulés par la mer, et je me suis levé. J'ai traversé vers une heure du matin le train dans toute sa longueur. Les voitures de première étaient vides.

Mais les voitures de troisième abritaient des centaines d'ouvriers polonais congédiés de France et qui regagnaient leur Pologne. Et je remontais les couloirs en enjambant des corps. Je m'arrêtai pour regarder. Debout sous les veilleuses, j'apercevais dans ce wagon sans divisions qui ressemblait à une chambrée, qui sentait la caserne ou le commissariat, toute une population confuse et **barattée** * par les mouvements du rapide. Tout un peuple en**forcé** dans les mauvais songes et qui regagnait sa misère. De grosses têtes ras**ées** roulaient sur le bois des banquettes. Hommes, femmes, enfants, tous se retournaient de droite à gauche, comme attaqués par tous ces bruits, toutes ces secousses qui les menaçaient dans leur oubli. Ils n'avaient point **trouvé** l'hospitalité d'un bon sommeil.

Et voici qu'ils me semblaient avoir **à demi perdu** qualité humaine, **ballottés** d'un bout de l'Europe à l'autre par les courants économiques, arrachés à la petite maison du Nord, au minuscule jardin, aux trois pots de géranium que j'avais remar**qués** autrefois à la fenêtre des mineurs polonais. Ils n'avaient ras**semblé** que les ustensiles de cuisine, les couvertures et les rideaux, dans des paquets mal ficel**és** et crev**és** de **hernies**. Mais tout ce qu'ils avaient car**essé** ou char**mé**, tout ce qu'ils avaient réu**ssi** à apprivoiser en quatre ou cinq années de séjour en France, le chat, le chien et le géranium, ils avaient dû les sacrifier et ils n'emportaient avec eux que ces batteries de cuisine.

[Un enfant tétait une mère si lasse qu'elle paraissait endormie. La vie se transmettait dans l'absurde et le désordre de ce voyage. Je regardai le père. Un crâne pesant et nu comme une pierre. Un corps plié dans l'inconfortable sommeil, emprisonné dans les vêtements de travail, fait de bosses et de creux. L'homme était pareil à un tas de glaise. Ainsi, la nuit, des épaves qui n'ont plus de forme, pèsent sur les bancs des halles. Et je pensai le problème ne réside point dans cette misère, dans cette saleté, ni dans cette laideur. Mais ce même homme et cette même femme se sont connus un jour et l'homme a souri sans doute à la femme : il lui a, sans doute, après le travail, apporté des fleurs. Timide et gauche, il tremblait peut-être de se voir dédaigné. Mais la femme, par coquetterie naturelle, la femme sûre de sa grâce se plaisait peut-être à l'inquiéter. Et l'autre qui n'est plus aujourd'hui qu'une machine à piocher ou à cogner, éprouvait ainsi dans son cœur l'angoisse délicieuse. Le mystère, c'est qu'ils soient devenus ces paquets de glaise. Dans quel moule terrible ont-ils passé, marqués par lui comme par une machine à emboutir ? Un animal vieilli conserve sa grâce. Pourquoi cette belle argile humaine est-elle abimée ?

Et je poursuivis mon voyage parmi ce peuple dont le sommeil était trouble comme un mauvais lieu. Il flottait un bruit vague fait de ronflements rauques, de plaintes obscures, du raclement des godillots de ceux qui, brisés d'un côté, essayaient l'autre. Et toujours en sourdine cet intarissable accompagnement de galets retournés par la mer.]

Je m'assis en face d'un couple. Entre l'homme et la femme, l'enfant, tant bien que mal, avait fait son creux, et il dormait. Mais il se retourna dans le sommeil, et son visage m'apparut sous la veilleuse. Ah ! quel adorable visage ! Il était né de ce couple-là une sorte de fruit doré. Il était né de ces lourdes hardes cette réussite de charme et de grâce. Je me penchai sur ce front lisse, sur cette douce moue des lèvres, et je me dis : voici un visage de musicien, voici Mozart enfant, voici une belle promesse de la vie. Les petits princes des légendes n'étaient point différents de lui: protégé, entouré, cultivé, que ne saurait-il devenir ! Quand il naît par mutation dans les jardins une rose nouvelle, voilà **tous** les jardiniers qui **s'émeuvent**. On isole la rose, on cultive la rose, on la favorise. Mais il n'est point de jardinier pour les hommes. Mozart enfant sera marqué

comme les autres par la machine à emboutir. Mozart fera ses plus hautes joies de musique pourrie, dans la puanteur des cafés-concerts. Mozart est condamné.

[Et je regagnai mon wagon. Je me disais : ces gens ne souffrent guère de leur sort. Et ce n'est point la charité ici qui me tourmente. Il ne s'agit point de s'attendrir sur une plaie éternellement rouverte. Ceux qui la portent ne la sentent pas. 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. Des générations d'Orientaux vivent dans la crasse et s'y plaisent. 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.]

- : « barattée », « baratte » : le lexique « google » donne l'orthographe avec 1 seul « t » ou avec 2 « t », selon les rubriques consultées. Robert en met 2, le mini Littré qui fait avec moi les mots croisés n'en met qu'un... Le mot est issu du scandinave « baratta » qui porte ses 2 t. Pardonnez-moi et corrigez.
- « ballotté » : 2 « t » le plus souvent, mais « ballotin » n'en prend qu'un et la nouvelle orthographe recommande de s'aligner sur le plus simple. On admettra donc « ballotté ».

Terre des hommes (1939)

Sa vie de pilote et les reportages qu'il fait pour différents journaux fournissent à Saint-Exupéry la matière de son troisième livre, *Terre des hommes*. Publié en février 1939, le livre est élu **Grand Prix du roman de l'Académie française**, bien que ce ne soit pas un roman. Aux États-Unis, *Wind Sand and Stars* est salué par l'American Booksellers Association.

Œuvre autobiographique, *Terre des hommes*, relate les exploits des pilotes de l'Aéropostale, et de quelques autres épisodes de sa vie d'aviateur entre 1926 et 1935. Saint-Exupéry raconte ses débuts à la société Latécoère basée à Toulouse où il a rejoint la famille des pilotes parmi lesquels Jean Mermoz et Henri Guillaumet.

« Henri Guillaumet, mon camarade je te dédie ce livre. »

Saint-Exupéry compile la série d'articles *Le Vol brisé*, *Prison de sable*, parue dans *L'Intransigeant* en 1936. Les détails de son accident en Libye viennent alimenter le chapitre central du livre *Au centre du désert*. D'un chapitre à l'autre, il déploie sa pensée humaniste et visionnaire dans un langage universel. Il illustre son point de vue sur le monde et alimente sa réflexion sur de nombreux thèmes : la mort, l'amitié, l'héroïsme, la quête de sens...

☛ La phrase « C'est Mozart qu'on assassine », écrite à propos d'un enfant renvoyé dans son pays d'origine, inspirera un roman de Gilbert Cesbron, « C'est Mozart qu'on assassine »

L'AUTEUR : Antoine de Saint Exupéry (1900-1944)

Fils de Martin Louis Marie Jean de Saint Exupéry (1863-1904), sans profession¹, et d'Andrée Marie Louise Boyer de Fonscolombe¹, Antoine Jean-Baptiste Marie Roger de Saint Exupéry naît le **29 juin 1900** au 8, rue du Peyrat, dans le 2^e arrondissement de Lyon dans une famille issue de la noblesse française..

Il partage une enfance heureuse avec ses quatre frères et sœurs. Mais en 1904, son père meurt, terrassé par une hémorragie cérébrale à seulement 41 ans, en gare de Foux. Marie de Saint-Exupéry éduque ses cinq enfants : Marie-Madeleine, dite « Biche », Simone, dite « Monot », Antoine, dit « Tonio », François et Gabrielle, dite « Didi ». Elle est aidée par la gouvernante autrichienne Paula Hentschel (1883-1965), qui restera auprès d'eux jusqu'à ce qu'ils deviennent grands, figure dont St Ex se souviendra toute sa vie.

La mère d'Antoine vit mal ce veuvage prématuré. Son naturel optimiste lui permet de faire face à ses obligations. D'une sensibilité à fleur de peau, artiste (elle pratique la peinture), elle tisse avec Antoine des liens privilégiés et lui offre une excellente éducation, chose difficile à l'époque pour une femme seule. Elle transmet à son fils adoré des valeurs qu'il conservera toute sa vie : honnêteté, respect d'autrui, sans exclusivité sociale. Femme exceptionnelle, elle consacre sa vie à ses enfants.

Jusqu'à dix ans, il passe son enfance entre le château de La Môle dans le Var, propriété de sa grand-mère maternelle et le château de Saint-Maurice-de-Rémens dans l'Ain, propriété de sa tante Madame Tricaud.

En 1908, il entre en classe de huitième chez les frères des Écoles chrétiennes, à Lyon. À la fin de l'été 1909, Marie de Saint-Exupéry s'installe avec ses enfants au Mans pour se rapprocher de sa belle-famille. Antoine entre au collège jésuite de Notre-Dame de Sainte-Croix le 7 octobre suivant. Élève médiocre, surtout indiscipliné et rêveur, malheureux à l'école, il est attiré par l'ailleurs, le lointain, l'aventure, cherchant depuis l'enfance à échapper à son milieu aristocratique.

En 1912, il passe les grandes vacances à Saint-Maurice-de-Rémens. Fasciné par les avions, il se rend souvent à vélo à l'aérodrome d'Ambérieu-en-Bugey, situé à quelques kilomètres et y reste des heures à interroger les mécaniciens sur le fonctionnement des appareils. Un jour, il s'adresse au pilote Gabriel Salvez, assurant que sa mère l'a autorisé à effectuer un baptême de l'air. Il fait donc son baptême sur un avion fabriqué à Villeurbanne par un industriel lyonnais.

Saint-Exupéry passe ainsi presque toute son enfance dans le château familial, entouré de ses frères et sœurs. Alors que la Première Guerre mondiale éclate, Marie de Saint-Exupéry est nommée infirmière-chef de l'hôpital militaire d'Ambérieu-en-Bugey. Elle fait venir ses enfants près d'elle. Ses deux fils, Antoine et François, intègrent en tant qu'internes le collège jésuite de Notre-Dame de Mongré, à Villefranche-sur-Saône. Le jeune Antoine peut donc enfin se consacrer à l'écriture, avec brio, puisqu'il remporte le prix de narration du lycée pour l'une de ses rédactions.

À la rentrée scolaire de 1915, Marie de Saint-Exupéry, toujours en poste à Ambérieu-en-Bugey, estime que ses fils ne se plaisent pas vraiment chez les pères jésuites de Mongré. Soucieuse de protéger ses enfants et de favoriser leur développement, elle les inscrit chez les frères marianistes de la Villa Saint-Jean à Fribourg, en Suisse. En rapport étroit avec le collège

Stanislas de Paris, ce collègue a développé une méthode d'éducation moderne basée sur la créativité. Antoine y retrouve Louis de Bonnevie, dont la famille est voisine et amie de la sienne à Lyon. Il noue avec lui ainsi qu'avec Marc Sabran et Charles Sallès une amitié profonde et durable.

En 1917, il obtient son baccalauréat malgré des résultats scolaires peu brillants. L'élève Saint-Exupéry est davantage à l'aise dans les matières scientifiques que littéraires. Au cours de l'été, souffrant de rhumatismes articulaires, François, le frère cadet d'Antoine, le compagnon de jeux et le confident, meurt d'une péricardite. Attristé par la mort de son frère, Saint-Exupéry vivra cet événement comme le passage de sa vie d'adolescent à celle d'adulte.

La guerre aussi l'inspire. Il réalise des caricatures de soldats prussiens et de leurs casques à pointe, de l'empereur et du Kronprinz. Il écrit aussi quelques poèmes.

En 1919, Antoine échoue à l'oral du concours de l'École navale (ses résultats dans les branches scientifiques sont très bons, mais ceux des branches littéraires insuffisants) et s'inscrit en tant qu'auditeur libre en architecture à l'École nationale supérieure des beaux-arts. À la mort de la tante Tricaud, en 1920, Marie hérite du château de Saint-Maurice où elle s'installe. Ses revenus sont modestes, elle subvient aux besoins de ses enfants en vendant les terres attenantes au château. Antoine bénéficie alors de l'hospitalité de sa cousine Yvonne de Lestrangue et accepte également plusieurs petits emplois : avec son ami Henry de Ségogne, il sera notamment figurant durant plusieurs semaines dans Quo Vadis, un opéra de Jean Noguès.

En 1918, il avait fait la connaissance de **Louise de Vilmorin**, qui lui inspire des poèmes romantiques. Ils seront fiancés un temps, en 1923 mais leur vision de l'avenir n'était pas la même et la famille de la fiancée rompt le mariage.

En avril 1921, il débute son service militaire de deux années en tant que mécanicien au 2^e régiment d'aviation de Strasbourg. En juin, il prend des cours de pilotage civil à ses frais.

Le 9 juillet son moniteur, Robert Aéby, le lâche pour un tour de piste. Seul aux commandes de son avion-école, il se présente trop haut pour l'atterrissage. Remettant les gaz trop brusquement, il cause un retour au carburateur. Croyant que le moteur a pris feu il ne s'affole pas, fait un second tour de piste et atterrit en beauté. Son moniteur valide sa formation. Néanmoins, il laisse le souvenir d'un aviateur parfois distrait, d'où le surnom de « Pique la Lune » lui restera, non seulement en raison de son nez en trompette mais aussi d'une tendance certaine à se replier dans son monde intérieur.

Titulaire du brevet de pilote civil, il est admis à suivre les cours de pilote militaire. La base aérienne de Strasbourg ne dispose pas d'école de pilotage. Le 2 août 1921, il est affecté au 37^e régiment d'aviation au Maroc, à Casablanca, où il obtient son brevet de pilote militaire, le 23 décembre 1921.

En janvier 1922, il est à Istres et promu caporal.

Reçu le 3 avril 1922 au concours d'élève officier de réserve (EOR), il suit des cours d'entraînement à Avord, qu'il quitte pour la base aérienne de Versailles, en région parisienne. Il vole à Villacoublay. Le 10 octobre 1922, il est nommé sous-lieutenant ; puis breveté observateur d'aviation, le 4 décembre 1922.

En octobre il choisit son affectation au 34^e régiment d'aviation, au Bourget. Au printemps 1923, le 1^{er} mai, il est victime de son premier accident d'avion au Bourget à la suite d'une erreur d'évaluation, sur un appareil qu'il ne maîtrisait pas, avec comme bilan une fracture du crâne.

Après ce grave accident, il est démobilisé, le 5 juin 1923. Pourtant, il envisage toujours d'entrer dans l'armée de l'air, comme l'y encourage le général Joseph Barès. Mais la famille de Louise de Vilmorin, sa fiancée, s'y oppose. Commence pour lui une longue période d'ennui : il se retrouve dans un bureau comme contrôleur de fabrication au Comptoir de Tuilerie, une filiale de la Société générale d'entreprise. En septembre, c'est la rupture des fiançailles avec Louise, que cette dernière qualifiera plus tard, en 1939, de « fiançailles pour rire », dans un recueil de poèmes. Pourtant, Antoine de Saint-Exupéry en sera attristé toute sa vie durant.

En 1924, Saint-Exupéry travaille dans l'Allier ainsi que dans la Creuse comme représentant de l'usine suisse Saurer qui fabrique entre autres des camions (il n'en vendra qu'un seul en une année et demie). Il se lasse, donne sa démission.

En 1926, il est engagé par **Didier Daurat**, directeur de l'exploitation des lignes de la compagnie **Latécoère** (future Aéropostale), et rejoint l'aéroport de Toulouse-Montaudran pour effectuer du transport de courrier sur des vols entre Toulouse et Dakar. Il rédige alors une nouvelle (« L'évasion de Jacques Bernis »), dont sera tiré « L'Aviateur », publié dans la revue d'Adrienne Monnier, *Le Navire d'argent* (numéro d'avril), où travaille son ami Jean Prévost. À Toulouse, il fait la connaissance de **Jean Mermoz** et d'**Henri Guillaumet**. Au bout de deux mois, il est chargé de son premier convoi de courrier sur Alicante.

Fin 1927, il est nommé chef d'escale à Cap Juby au Maroc avec pour mission d'améliorer les relations de la compagnie avec les dissidents maures d'une part et avec les Espagnols d'autre part. Il va y découvrir la brûlante solitude et la magie du désert.

En 1929, il publie chez Gallimard son premier roman, **Courrier sud**, dans lequel il raconte sa vie et ses émotions de pilote.

En septembre 1929, il rejoint Mermoz et Guillaumet en Amérique du Sud pour contribuer au développement de l'Aéropostale jusqu'en Patagonie.

En 1931, il publie son second roman, **Vol de nuit**, un immense succès, dans lequel il évoque ses années en Argentine et le développement des lignes vers la Patagonie.

Le 22 avril 1931 il se marie à Nice, après un mariage religieux à Agay le 12 avril 1931, avec **Consuelo Suncin Sandoval de Gómez** (morte en 1979), à la fois écrivaine et artiste salvadorienne.

Pilote de raids et journaliste

À partir de 1932, alors que la compagnie, minée par la politique, ne survit pas à son intégration dans Air France, il subsiste difficilement, se consacrant à l'écriture et au journalisme. Saint-Exupéry demeure pilote d'essai et pilote de raid en même temps qu'il devient journaliste pour de grands reportages.

Reporter pour Paris-Soir, il voyage au Viêt Nam en 1934 et à Moscou en 1935. Le 29 décembre 1935, accompagné de son mécanicien André Prévot, il tente un raid Paris-Saïgon à bord d'un Caudron-Renault Simoun, pour battre le record d'André Japy qui quelques jours plus tôt a relié Paris à Saïgon en 3 jours et 15 heures. Vers 3 heures du matin le 30 décembre, l'avion heurte un plateau rocheux alors que Saint-Exupéry avait volontairement diminué son altitude pour tenter de se repérer¹⁸. Les deux aviateurs sont indemnes mais perdus dans le désert Libyque, en Égypte. Ils connaissent alors trois jours d'errance sans eau ni vivres avant un sauvetage inespéré.

En 1936, Saint-Exupéry est envoyé comme reporter en Espagne pour couvrir la guerre civile. De tous ces voyages, il accumule une très importante somme de souvenirs, d'émotions et d'expériences, qui lui servent à nourrir sa réflexion sur le sens à donner à la condition humaine. Sa réflexion aboutit à l'écriture de **Terre des hommes**, qui est publié **en 1939**. L'ouvrage est récompensé par le **prix de l'Académie française**. C'est dans ce roman que l'on trouve la célèbre phrase prononcée par Henri Guillaumet, à qui il a dédié l'ouvrage, après son accident dans les Andes : « Ce que j'ai fait, je te le jure, jamais aucune bête ne l'aurait fait ».

Puis c'est le raid de New-York à Punta Arenas, qui s'achève tragiquement par un violent accident au Guatemala, le 15 février 1938, dû à la surcharge de carburant emportée par l'avion, une incompréhension ayant eu lieu entre l'équipage français demandant un volume en litres et les ravitailleurs l'appliquant en gallons américains, soit presque le double demandé.

Guerre de 1939-1945 : La campagne de France

En 1939, il sert comme capitaine dans l'Armée de l'air. Après un passage comme instructeur à Toulouse, au Bataillon de l'air 101, il obtient sa mutation dans une escadrille de reconnaissance aérienne, le Groupe aérien de reconnaissance 2/33. L'unité est initialement positionnée à Orconte, près de Saint-Dizier, avant de se déplacer avec la ligne de front.

Le 23 mai 1940, il survole Arras alors que les chars allemands envahissent la ville : bien que son avion Bloch 174 soit criblé de balles par la DCA allemande, il réussit à retourner à la base de Nangis avec son équipage sain et sauf ; ce qui lui vaut d'être récompensé de la Croix de guerre avec palme et cité à l'ordre de l'Armée de l'air le 2 juin 1940. Cet exploit lui inspirera le titre et la trame de *Pilote de guerre*

Il est démobilisé à Perpignan, d'où son escadrille s'envole pour Alger, le 20 juin 1940, sans lui, car il a été chargé de récupérer des pièces de rechange à Bordeaux. Il y réquisitionne un vieux Farman, charge les pièces et quelques passagers, dont Suzanne Massu (à l'époque Suzanne Torrès), et atterrit à Oran.

Départ pour New-York en 1940

Après l'armistice de juin 1940, il part en novembre 1940 pour New York, où il arrive le 31 décembre 1940. Il poursuit l'objectif de faire entrer en guerre les Américains. Considéré par certains comme pétainiste car non gaulliste, Saint-Exupéry a du mal à faire entendre sa voix.

De fait, il souhaite surtout protéger les Français et a surtout essayé de réconcilier les factions opposées ; lors de son appel radiophonique du 29 novembre 1942 depuis New York, soit trois semaines après le débarquement allié en Afrique du Nord, il lance : « Français, réconcilions-nous pour servir » ; Il tente aussi de repousser l'épuration qui se prépare.

Il reste alors incompris, il est trop tard : le moment est celui de l'affrontement général. Cependant, selon des archives américaines, il semblerait que les services secrets américains aient envisagé de le pousser en lieu et place du général de Gaulle.

En janvier 1941, il est nommé par le maréchal Pétain au Conseil national, l'assemblée consultative de Vichy, sans le prévenir. Antoine de Saint-Exupéry publie alors deux communiqués, où il refuse cette appartenance. Le 8 décembre 1941, les États-Unis entrent en guerre.

En mai 1942, en route pour les États Unis, il est accueilli au Canada par la famille De Koninck, rue Sainte-Geneviève, dans le vieux Québec. Des problèmes de visa prolonge son séjour québécois de cinq semaines. Poursuivant son objectif de faire entrer les Américains dans la guerre, il publie à New York en février 1942 *Pilote de guerre*. Il y montre une France qui ne s'est pas rendue sans avoir menée une héroïque bataille de France. Au sommet des ventes, le livre fera beaucoup pour sensibiliser l'opinion américaine au conflit européen mais lui-même est en proie à la dépression.

Son traducteur lui trouve un hébergement, luxueux, chez **Sylvia Hamilton**, qui ne parle pas un mot de français. C'est au cours de la relation amoureuse nouée avec celle-ci que l'aviateur écrit le poétique **Le Petit Prince**. Une année passée, il décide de rejoindre les troupes françaises combattant au sein de l'armée américaine. Avant de repartir, il confie à la jeune journaliste le manuscrit de son conte philosophique, dont la première édition sera anglaise.

Retour à l'Armée de l'air en Afrique du nord

Il ne pense qu'à retourner dans l'action. Pour lui, tout comme du temps de l'Aéropostale, seuls ceux qui participent aux événements peuvent en témoigner. En avril 1943, bien que considéré par les Alliés comme un pilote trop âgé pour un avion de combat, il quitte les États-Unis et reprend du service actif dans l'aviation en Tunisie grâce à ses relations et aux pressions du commandement français.

En 1943, toujours dans la reconnaissance aérienne, il effectue quelques missions et obtient sa promotion au grade de commandant. Mais plusieurs incidents le placent « en réserve de commandement » dès août 1943, étant donné son âge et son mauvais état de santé général, consécutifs à ses accidents aériens. Il revient alors à Alger et habite chez son ami, le docteur Pélissier. Tout en poursuivant ses démarches pour reprendre du service, il continue à travailler sur **Citadelle** et supporte de plus en plus difficilement son inaction forcée.

Au printemps 1944, le commandant en chef des forces aériennes en Méditerranée, le général américain Eaker, l'autorise à rejoindre à nouveau son unité combattante. Il retrouve René Gavoille et le groupe 2/33, alors basé à Alghero, en Sardaigne. Il effectue plusieurs vols, émaillés de pannes et d'incidents.

Dernier vol :

Le 17 juillet 1944, le 2/33 s'installe à Borgo, non loin de Bastia, en Corse.

Le 31 juillet 1944 Saint-Exupéry décolle de l'aéroport voisin de Poretta, il met le cap sur la vallée du Rhône, devant ensuite passer par Annecy et faire retour par la Provence. Sa mission consiste en une série de reconnaissances photographiques afin de tracer des cartes précises du pays, fort utiles au tout prochain débarquement en Provence, prévu pour le 15 août.

Il est seul à bord, son avion n'est pas armé et emporte du carburant pour six heures de vol. À 8 h 30, il se signale par son dernier écho radar. La mission démarre. Saint-Exupéry ne revient pas ; le temps de carburant étant écoulé, il est porté disparu.

La mémoire de « Saint-Ex » est célébrée solennellement à Strasbourg le 31 juillet 1945. En 1948, il est reconnu « mort pour la France ».

Après la disparition de son fils, Marie de Saint-Exupéry se réfugie dans la prière, écrit des poèmes où elle parle de son fils et s'attache à faire publier ses écrits posthumes.

- **Le 22 avril 1931**, Antoine épouse **Consuelo** à Nice, le mariage religieux ayant été célébré le 12 avril 1931 à Agay. Sa robe de mariée en dentelle noire détonne et sa belle famille l'accueille avec réticence. Marie de Saint-Exupéry a la sensation que Consuelo l'éloigne de son fils.

Les relations entre Consuelo et Antoine sont passionnées et tumultueuses. Le jour où il reçoit le Prix Femina, Antoine fête l'événement avec Consuelo, qu'il quitte pour continuer la soirée avec Nelly. À Consuelo, on attribue des propos vénéneux et de nombreuses liaisons, ce que contestent certains de ses amis qui reconnaissent cependant son désir de séduire à tout-va. Consuelo envisage de divorcer mais l'avocat qu'elle consulte lui déconseille et le couple vit sous des toits différents. Attachés l'un à l'autre, elle accourt lorsqu'il a besoin d'elle, lui la protège comme un enfant.

En juin 1940, Antoine rejoint Consuelo à La Feuilleraie pour l'aider à fuir la région bombardée. Sur l'invitation de l'architecte Bernard Zehrfuss, avec qui elle a une liaison, elle s'installe à Oppède dans le Luberon où vit un groupe d'artistes. En 1942, elle rejoint Antoine à New York où il l'installe dans un appartement de Central Park, quelques étages sous le sien. Puis elle déniché un manoir à Long Island où Antoine écrit et dessine *Le Petit Prince*. Consuelo lui inspire *La Rose de son conte* : orgueilleuse, capricieuse, fascinante, merveilleuse, insupportable, irremplaçable. Il lui écrit une prière qu'elle doit réciter chaque soir. Mais, leurs brouilles incessantes rendent l'atmosphère pesante. Antoine se réfugie auprès de Sylvia Hamilton et Consuelo auprès de Denis de Rougemont.

En 1943, avant de réintégrer les Forces française libres en Afrique, Antoine écrit à Consuelo : « Je pense que vous serez plus heureuse sans moi, et moi je pense que je trouverai enfin la paix dans la mort... »

À Alger, il reçoit une longue lettre de Consuelo l'assurant de son amour absolu et intact. Il la remercie

« Soyez ma protection. Faites-moi un manteau de votre amour »

Malgré leurs difficultés conjugales, ils restèrent très liés et Antoine se sentit toujours responsable de son épouse qu'il confia à sa mère après sa mort. Revenue en France en 1946, Consuelo vit entre Paris et Grasse où elle décèdera en 1979. Elle mène une activité artistique et se rend aux commémorations dédiées à son mari. Elle est constamment soutenue par Marie de Saint-Exupéry qui l'accueille dans sa maison de Cabris.

Le mystère de sa mort

Longtemps perdue, l'épave de l'avion de Saint-Exupéry a été identifiée en 2003, certifiant de la sorte le lieu de sa mort. Pour autant, en dépit de cette découverte essentielle, les circonstances de cette mort n'ont pu être éclaircies. L'hypothèse la plus probable est que son avion ait été abattu par un chasseur allemand. Elle n'est étayée d'aucune preuve. D'autres hypothèses se présentent.

Le 12 mars 1950, au Journal officiel, le commandant Antoine de Saint-Exupéry est cité à l'ordre de l'armée aérienne à titre posthume, pour avoir « prouvé, en 1940 comme en 1943, sa passion de servir et sa foi en le destin de la patrie », et « trouvé une mort glorieuse, le 31 juillet 1944, au retour d'une mission de reconnaissance lointaine sur son pays occupé par l'ennemi ».

Les multiples hypothèses quant aux circonstances de la mort de l'aviateur, sans cesse évolutives depuis 1944, forment un mystère.

L'identification du Lightning de Saint-Exupéry en 2003

En 2000, des morceaux de son appareil, soit une jambe du train d'atterrissage gauche, des éléments de carlingue (partie gauche d'une des deux poutres de cet avion aux lignes très

particulières) sont retrouvés en Méditerranée au large de Marseille, face nord-est de l'île de Riou (archipel du même nom) par le plongeur professionnel marseillais Luc Vanrell³⁵.

Deux années plus tôt, le 7 septembre 1998, un patron pêcheur marseillais, Jean-Claude Bianco, assisté de son second, le marin Habib Benhamor, avait fortuitement remonté dans ses filets une gourmette en argent oxydée par un long séjour sous-marin et sur laquelle était gravée l'identité d'Antoine de Saint-Exupéry.

Ces découvertes localisent avec précision la zone de disparition du commandant Antoine de Saint-Exupéry.

Remontés à la surface entre le 1er et le 3 septembre 2003, les vestiges de l'avion tant recherché sont formellement identifiés, le samedi 27 septembre 2003, par l'association Aéro-Re.L.I.C. (équipe composée de Philippe Castellano, Brian Cyvoct et Christian Vigne) grâce à un numéro matricule retrouvé gravé par le constructeur (Lockheed, Californie) de l'appareil.

Les pièces du Lightning F-5B # 42-69223 sont désormais exposées au musée de l'air et de l'espace du Bourget, dans un espace consacré à l'écrivain aviateur.

La simulation informatique de l'accident - à partir des pièces déformées - montre un piqué dans l'eau, presque à la verticale et à grande vitesse. Panne technique, malaise du pilote, attaque aérienne ou autre : la cause du piqué n'est pas éclaircie. Au grand dam de ses proches, l'hypothèse du suicide est même évoquée ; Saint-Exupéry est diminué physiquement (il ne pouvait fermer seul la verrière de son appareil), désespéré par le monde qu'il voyait s'annoncer. Ses derniers écrits conforteraient cette hypothèse, avec leur ton franchement pessimiste, par exemple les dernières lignes d'une lettre adressée à Pierre Dalloz, écrite la veille de sa mort :

« Si je suis descendu, je ne regretterai absolument rien. La termitière future m'épouvante. Et je hais leur vertu de robots. Moi, j'étais fait pour être jardinier. »

En 1950, un pasteur d'Aix-la-Chapelle, ancien officier de renseignements dans la Luftwaffe, témoigne avoir appris, le 31 juillet 1944, qu'un P-38 Lightning avait été abattu en Méditerranée par un Focke-Wulf allemand. Puis, en 1972, surgit dans une revue allemande à caractère historico-fictionnel le témoignage "posthume" d'un jeune officier allemand, l'aspirant Robert Heichele, qui aurait fait feu sur le Lightning depuis son appareil, un Focke-Wulf 190, vers midi, au-dessus de Castellane dans le département des Alpes-de-Haute-Provence.

Heichele fut à son tour abattu en août 1944, échappa à la mort, fut très grièvement blessé en ayant essayé d'atterrir à Avignon, son avion en flammes. Le malheureux pilote sera finalement tué dans l'ambulance dans laquelle il se trouvait, mitraillée par la chasse alliée lors de la retraite par la vallée du Rhône. Bien que Robert Heichele ait effectivement existé, son rôle dans la mort de Saint-Exupéry est définitivement écarté. Le pseudo-témoignage provient de l'imagination d'un passionné allemand. Ce dernier s'excusera peu après d'avoir exposé cette théorie.[réf. nécessaire]

Dans les années 1990, un autre témoignage surgit tardivement. Une habitante de Carqueiranne, madame Simone Boudet, aurait vu, le jour fatidique du dernier vol, le Lightning se faire abattre. La mer aurait ensuite rejeté le corps d'un soldat sur la plage, lequel aurait été enterré anonymement dans le cimetière de la commune.

Pour savoir si ce corps est la dépouille de Saint-Exupéry, il faudrait l'exhumer pour procéder à des comparaisons avec l'ADN des membres de sa famille, lesquels s'y montrent opposés. D'autant que, d'après des témoignages locaux, les débris de vêtements militaires portés par la dépouille auraient été allemands. Il existe au moins trois épaves d'avions de guerre allemands dans cette baie, à différentes profondeurs.

L'aveu du chasseur allemand Horst Rippert

La plus probable hypothèse remonte à mars 2008. Un ancien pilote de la Luftwaffe, sur Messerschmitt Bf 109, Horst Rippert, affirme dans le journal *La Provence* avoir abattu un avion de type P-38 lightning, précisément le 31 juillet 1944, dans la zone où se trouvait Saint-Exupéry.

En mission pour retrouver un avion ennemi qui survolait la région d'Annecy, Horst Rippert tourna plusieurs minutes au-dessus de la Méditerranée sans rien repérer. Soudain, un avion allié le croisa, 3 000 mètres au-dessous de lui³⁸.

Horst Rippert tira et toucha l'autre appareil. Ce dernier s'enflamma et tomba à pic dans la Méditerranée. « Si j'avais su qui était assis dans l'avion, je n'aurais pas tiré. Pas sur cet homme. », déclara Horst Rippert, qui admirait l'écrivain^{39,40}. Après la guerre Horst Rippert, par ailleurs frère d'Ivan Rebroff (décédé en février 2008, soit peu avant cette révélation), s'était reconverti dans le journalisme et dirigeait le service des sports de la ZDF.

Aucune preuve matérielle ne vient pour l'instant étayer ou infirmer ce témoignage.

En 2017, quatre auteurs envisagent une nouvelle piste : ayant survécu à la chute de son appareil, Saint-Exupéry serait, assez vite, mort en captivité⁴¹.

Cette nouvelle piste ajoute une nouvelle variante sur les circonstances de sa mort, qui resteront sans doute encore longtemps sans aucune certitude.

Chacune de ces « révélations » relance l'intérêt aussi bien des spécialistes que du grand public, pour le « mystère Saint-Ex ».

Si elles ne sont pas tout à fait autobiographiques, ses œuvres sont largement inspirées de sa vie de pilote aéropostal, y compris pour *Le Petit Prince* (1943) — sans doute son succès le plus populaire (il s'est vendu depuis à plus de 134 millions d'exemplaires dans le monde, ce qui le place en cinquième position des livres les plus vendus au monde) — qui est plutôt un conte poétique et philosophique.