LE DERNIER JOUR D'ANTOINE DE SAINT- EXUPERY

Cristian STAMATOIU

Résumé

L'étude confronte d'un manière critique les plus diverses sources françaises concernant la disparition de l'aviateur Saint-Exupéry et le (tré)passage de l'écrivain Saint-Ex dans la légende d'une « mythologie contemporaine ». Bien qu'ayant un profil biographique, notre étude démontre que le mystère factuel une fois résolu, il n'affectera point le mystère polymorphe de l'oeuvre.

1. Les prémisses

C'était le 31 juillet et le Comandant Saint-Exupéry devait partir de nouveau en mission. Après son séjour à Alghero en Sardaigne où il s'était accommodé avec son nouveau monstre mécanique (le 6 juin 1944 – son premier vol en simple commande sur le Lightining P-38), le voilà devant sa *dernière* mission. Et tout le monde le savait ! Initialement on lui avait accordé cinq « sorties » tout en tenant compte de son prestige, car autrement c'était inconcevable, à cause de son âge, qu'il ait le droit de piloter un tel appareil au-dessus d'un théâtre de guerre. A 44 ans Saint-Exupéry dépassait non seulement l'age maximal pour les pilotes de P-38, mais aussi celui des mécaniciens qui pouvaient desservir ce type d'avion ! Finalement, grâce à ses démarches, on lui avait accordé encore trois « sorties » supplémentaires et, puis, encore une, celle qui devait être celle de l'adieu à sa carrière militaire ; ou moins ses chefs hiérarchiques pensaient ainsi… Et pour le faire renoncer pour de bon à ces missions, on voulait l'impliquer dans le plan secret du débarquement des Alliés en Normandie le 6 juin 1944 (étant parmi ceux qui connaissaient le lieu H et la date Z, il devrait être interdit de vol au-dessus du territoire ennemi).

A travers cette guerre, d'Arras à Orconte, de New York à Bastia, cet écrivain du ciel, devenu malgré lui un seigneur de la guerre, possède un surprenant optimisme existentiel : dans la folie techniquement organisée, il a le pouvoir de déceler surtout à travers les êtres et les choses des « nœuds » et des « liens » qui les unissent au nom de la liberté. Lui, il aime profondément la planète vue de là-haut : la monotonie minérale du désert, l'inflorescence des oasis, la grandeur de la mer, la surprise des vestiges de la civilisation. Il ne fait qu'en prendre des photos, en apportant avec lui une image nouvelle de « la terre des hommes ». Les clichés imprimés dans son âme, il va les développer pour humaniser son écriture, mais ceux qu'il apporte dans les caméras de son avion de reconnaissance vont être utilisés par d'autres hommes pour envoyer ensuite les bombardiers pilonner ces lieux-là. Dans son moralisme très exigeant qu'il a bâtit d'abord pour lui, Saint-Exupéry préfère accepter seulement la première partie de la chaîne. Pour ne pas se considérer hypocrite, il cautionne la partie occultée de la chaîne en mettant sa vie en jeu. Il accepte le risque comme hautement nécessaire, mais il se refuse l'aventure et « la mort absurde »[1], car l'action est le noyau de la morale sublimée dans « la contemplation »[2] toute pure, en soi.

Il est 11 h. 56 min. et Saint-Exupéry doit voir la bordure de la Corse : il a encore neuf minutes jusqu'à sa base. Après la dernière liaison radio, il oublie la radio débranchée en étant très absorbé par la succession des manœuvres nécessaires pour le rapprochement

BDD-A23762 © 2007 Editura Universităţii „Petru Maior”
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.216.75 (2026-10-30 07:08:41 UTC)

lointain. Il se trouve dans le segment le plus ingrat de n'importe quel vol : il est assez bas, les volets sortis (peut-être le train d'atterrissage aussi) et dans une perte contrôlée de vitesse. Une défection technique majeure ou une attaque ennemie pendant cette séquence critique, cela est pratiquement impossible à contrecarrer. La chute doit être inévitable…

Il est 12 h. 05 min. et tout l'aéroport militaire de Bastia-Borgho attend l'atterrissage de Saint-Exupéry mais le ciel reste désert. On s'inquiète, bien qu'il y ait encore une marge de sûreté : la réserve d'essence du 223 lui permettra de voler jusqu'à 14 h. 30 min. L'angoisse touche à l'insupportable. Devant la rubrique « heure réelle de l'arrivée » on n'écrit rien. Le néant c'est une rubrique désertique sur un tableau noir. Il est 14 h. 31 min. et il est impossible que Saint-Exupéry vole encore. C'est le silence. Puis avec tout l'espoir et le désespoir à la fois on donne l'alarme. La marine américaine va fouiller partout en Méditerranée entre la Corse et le continent. L'après-midi même, l'officier américain responsable de la centralisation des dates du groupe 2/33 écrit sur la fiche de la mission XX 338.176 du Cdt. Saint-Exupéry :

« Pilot did not return and presumed lost. (signé :) Vernon V. Robinson »[3]…

Quelle épitaphe!

2. A la recherche en labyrinthe du cimetière marin

Les recherches ne donnent aucun résultat : Saint-Exupéry a disparu comme *le petit prince*, entrant mystérieusement directement, dans la légende, la sienne. Mais à ce moment-là on espérait encore… Peut-être un navire allié va-t-il le pêcher quelque part dans la Méditerranée ; puis, peut-être est-ce la Résistance qui va le sauver comme nombre d'autres aviateurs alliés abattus au-dessus du continent ; puis, peut-être va-t-on découvrir Saint-Exupéry dans un camp allemand parmi les prisonniers de guerre et puis… rien. Seulement d'amères spéculations ou des soupçons hasardés.

Sur ce sujet on a écrit énormément, spéculant sur une explosion à bord, la chute dans les Alpes, une attaque de la chasse ou de l'antiaérienne ennemie, même une secrète sortie volontaire de la scène. Dans ces directions on a fait des enquêtes minutieuses mais partisanes, on a interrogé des dizaines de témoins possibles, on a corroboré des dates provenant des documents militaires des Alliés et de la Luftwaffe et, finalement, après le développement de l'archéologie sous-marine sous l'influence de Jacques Yves Cousteau, on s'est concentré sur la découverte de l'épave de l'avion de Saint-Exupéry dont on connaît les séries de fabrication.

Parce que la tentation d'une explication était inévitable, on est arrivé à une sorte de portrait-robot de sa disparition qui a contaminé, faute d'autre chose, l'opinion publique sans preuves solides. Ce scénario nous est proposé avec réticence en 1970 par Luc Estaing[4] et par Marcel Migeo[5] : Saint-Exupéry a été abattu pendant son rapprochement lointain par une cellule de deux Foke Wulf 190 décollés de la base d'Orange et ayant comme mission la chasse libre. Etant donné que le Lt. Robert Henschell a laissé classiquement derrière lui son coéquipier, pour surveiller le futur champ de bataille, il pique longuement pour s'aligner derrière le Lightining. Ce ne devrait pas être une lutte, mais une exécution aérienne semblable a celle décrite dans *Pilote de guerre* par Exupéry lui-même. Le pilote de l'avion ciblé n'a même pas eu le temps d'entendre la rafale qui le visait et tout était presque fini dans les vagues de la Méditerranée à approximativement 100 km au nord d'Ajaccio[6].

Les dates fournies après la guerre par le pilote allemand seraient en concordance avec celle détenues par les Alliés et, de plus, on a même identifié un témoin (le pasteur Hermann Korth) qui croit avoir assisté à la tragédie. L'authenticité de ce scénario était si prestigieuse dans les années soixante et soixante-dix, que le lieutenant allemand a déclaré

BDD-A23762 © 2007 Editura Universităţii „Petru Maior”
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.216.75 (2026-10-30 07:08:41 UTC)

avec un cynisme humaniste (!) que s'il savait que dans l'avion qu'il devait abattre se trouvait Saint-Exupéry, il aurait suspendu son attaque… Cependant, celui-ci n'aurait pas du se poser de problèmes, parce qu'il semble que au bord de cet avion-là ne se trouvait pas Saint-Exupéry. De plus, le Col. Gavoille est certain que le pasteur fait une confusion de dates et qu'il a assisté à la chute d'un camarade de Saint-Exupéry. Mais cela n'a pas empêché que cette légende soit diffusée de manière qu'en 1972 on a publié une nouvelle « dans une petite revue allemande » où on « imaginait comment aurait pu se passer le dernier combat aérien de l'écrivain »[7], fait qui a réalimenté le cercle vicieux au niveau du mental collectif.

Puis, dans les années 80, parallèlement avec la croissance du nombre des plongeurs amateurs ou professionnels, commence la ruée sur les épaves des Lightining P 38 immergées dans la Méditerranée entre Marseille et Monaco, en négligeant la zone si difficile d'investiguer en pleine mer, à une centaine de kilomètres au nord d'Ajaccio. Et chaque fois qu'on découvrait un P 38, on faisait immédiatement la une de la presse en annonçant qu'on avait trouvé l'avion de Saint-Exupéry. Et chaque fois l'analyse de la sous-variante du P 38 ou de ses séries (fuselage et moteurs) démontrait qu'il s'agissait d'une fausse alerte.

Mais en quête de sensationnel, on occulte involontairement parfois des faits bien connus par ailleurs. Encore en 1980 l'Association des amis de Saint-Exupéry a publié dans le premier numéro de ses *Cahiers Saint-Exupéry* un témoignage très intéressant validé par les recherches du (aujourd'hui) Gén. Gavoille et par d'autres témoins. Il s'agit d'un journal très exact tenu entre le 1er janvier 1944 et le 24 août 1944 par un jeune collégien alors âgé de dix-sept ans et habitant Biot (Alpes Maritimes), entre Antibes et Nice : il s'agit de Claude-Alain Jager, le futur signataire de l'article « La fin de Saint-Exupéry » dans les *Cahiers Saint-Exupéry*. Il mentionne[8] que le 31 juillet 1944 à midi exactement, il a été surpris par le passage en rase-mottes d'un avion sans camouflage, à double empennage et ayant sur une aile l'étoile blanche américaine et sur l'autre la cocarde tricolore française. Il a même pu voir pendant quelques secondes le pilote dans une tenue sombre pilotant son avion vers la mer. Le Gén. Gavoille a confirmé que dans toute cette zone-là ce ne pouvait être que l'avion de Saint-Exupéry. Mais que faisait-il au ras des toits alors qu'il devait être encore haut en altitude ? La réponse hypothétique, offerte après des années[9] envoie au fait qu'il a perdu volontairement d'altitude (en dehors des ordres et du graphique de vol) pour pouvoir survoler très bas – en signe d'adieu – la maison de sa mère. Puis, sûrement, il avait l'intention de filer au ras des vagues vers la Corse pour échapper à la chasse ennemie. (Il y a encore des opinions qui lient cette descente d'adieu à une disparition volontaire[10] qui pourrait être préfigurée par la disparition du *petit prince* à la suite de sa demande adressée au serpent de le mordre pour qu'il puisse retourner sur son astéroïde[11]…).

Tout ce qu'on sait de plus, du même article de Cl. – A. Jager, est qu'un autre témoin, situé dans le quartier Fontonne d'Antibes, a vu immédiatement après comment deux autres appareils ennemis (la cellule de chasse de Robert Heischell ?) ont attaqué l'avion solitaire en l'abattant dans la mer « en face de Cagnes sur Mer ou Saint-Laurent-du-Var »[12]. L'endroit se trouvait entre les deux zones déjà fouillées, très près du site de Monaco-Beaulieu.

Dans l'affaire se sont impliqués au cours des années les organismes les plus diverses : l'Association des amis de Saint-Exupéry en association avec l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER) qui se sont intéressés en 1992 à la zone située en face de Beaulieu[13] (au milieu, entre Nice et Monaco) où on a signalé plusieurs crashs pendant le mois d'août 1944 : rien. Puis, en mai 1997, on a essayé de

BDD-A23762 © 2007 Editura Universităţii „Petru Maior"
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.216.75 (2026-10-30 07:08:41 UTC)

renflouer l'épave « qui gît depuis des années par 31 mètres de profondeur, à 500 m. des chantiers navals de La Ciotat »[14] (sur la côte en Var, à une douzaine de km est de Marseille) et qui avait suscité des larges polémiques. Mais, comme « Patrick Ehrhard le révèle, il s'agit d'un P 38 issu de la série F-5A, avion différent de celui de Saint-Exupéry, issu lui, d'une série F-5B. »[15] : à La Ciotat on a brillamment identifié « l'avion du lieutenant Agliany, abattu le 29 avril 1944 »[16] et non celui qu'on cherchait. Mais, comme chaque héros a le même droit à la mémoire, le fait reste remarquable.

Et ensuite c'est la bombe de presse qui explose le 28 octobre 1998. Le 7 septembre, entre Marseille et La Ciotat, sur une mer bien montée, « un pêcheur marseillais a découvert au large des calanques de Cassis (Bouches-du-Rhône) une gourmette en argent portant une inscription selon laquelle le bijou aurait appartenu à Antoine de Saint-Exupéry »[17]. Le texte qui y est gravé est bouleversant :

« Antoine de SAINT EXUPERY (Consuelo); c/o REYNAL and HITCHCOCK Inc., 386 4th Ave, NY City, USA.»[18]

Et ce fut la folie médiatique ! Qu'est-ce que ce texte signifie ? Y-a-t-il des témoins qui ont vu Saint-Exupéry portant la gourmette ? Celle-ci est-elle authentique ? Comment a-t-on pu la repêcher isolée ? Que faisait le Cdt. Saint-Exupéry près de Marseille, bien loin de son trajet ? Comment peut-elle se présenter dans un si bon état après plus d'une quarantaine d'années au fond des eaux salées de la Méditerranée ?... Et chaque question devenait tour à tour prétexte pour affirmer ou pour nier l'authenticité de la gourmette.

Finalement, il paraissait qu'un consensus… divergent venait se dégager de toute cette polémique. La gourmette a été interprétée comme un objet utilitaire qui servait à l'identification de la personne qui le portait, une sorte de matricule fétiche reçue pendant son séjour américain par les soins de ses éditeurs « Reynal and Hitchcock ». Il est vrai que les règlements militaires interdisaient l'utilisation de tels objets pendant les missions aériennes au-dessus de l'ennemi, mais Saint-Exupéry était très peu conformiste et on peut le voir (dans ses derniers photos prises par son ami américain reporter de *Life*, John Phillips[19]) prêt à partir en mission portant sa montre ou son alliance (bien qu'il vécût séparé de son épouse, Consuelo). Aucun de ses anciens camarades encore vivants à ce moment-là n'a confirmé à l'ancien responsable des photographes de 2/33 en Corse, André Jacquemont[20], l'existence de la gourmette, en dehors d'une amie intime de Saint-Exupéry.

Le fait que la gourmette ne présentait ni l'enveloppe de chlorure d'argent, inévitable pour un tel objet qui est resté plus d'une quarantaine d'années au fond des eaux salées, ni des traces de son enlèvement, a soulevé beaucoup de questions. A ce fait se rajoute celui que le trop chanceux capitaine du chalutier *l'Horizon*, Jean-Claude Bianco, était connu comme « un parton pécheur omniprésent dans les affaires maritimes locales » et « figure de la Canebière gravitant autour d'un groupe fasciné par le "mystère Saint-Exupéry"»[21]. Mais on a expliqué que le manque « d'argent corné » de la gourmette pouvait s'expliquer par l'existence dans son voisinage d'un grand objet métallique, comme un avion par exemple[22]…

Et grande surprise ! Dans le jeu entre Henri-Germain Delauze, PDG de la COMEX, entreprise de Marseille mondialement reconnue pour des plongées record avec des scaphandres autonomes. La flotte marine et sous-marine déployée était impressionnante, mais, après trois semaines d'exploration ultrasophistiquée dans la zone indiquée par Jean-Claude Bianco, on n'a rien trouvé. Ce fait ne décourage pas les coups de théâtre qui continuent, comme si les recherches suivaient un vrai scénario (?!) : le groupe Aéro-RELIC, formé par des enthousiastes de l'histoire de l'aviation, rappelle que très près de la zone où on a trouvé la gourmette se trouvait une épave de P 38 ! De nouveau de

BDD-A23762 © 2007 Editura Universităţii „Petru Maior"
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.216.75 (2026-10-30 07:08:41 UTC)

l'émotion vite dispersée : il s'agissait du même avion que celui du lieutenant Agliany qui se trouvait à l'entrée du port de La Ciotat, quelques miles marins nord-est de la zone investiguée. Le caractère gratuit et artificiel de cette dernière démarche est relevé peu de temps après quand on a démontré que les membres du groupe connaissaient cet avion découvert il y a une trentaine d'années, avion qu'ils ont attribué à tort a un aviateur américain abattu en janvier 1944[23]. Mais cette impitoyable évidence ne peut pas empêcher le président d'Aéro-RELIC, Phillipe Castellano, et son associé, Pierre Becker, directeur de Géocéan, d'être de plus en plus convaincus que le P 38 du Cdt. Saint-Exupéry devrait être là … A moins qu'ils n'aient trouvé eux-mêmes une autre épave de P 38 dans la zone dont ils tiennent l'emplacement secret.

Avant que les autorités ne rendissent la gourmette aux descendants indirects de Saint-Exupéry, on a effectué une série d'expertises à la suite desquelles on a donné un communiqué qui pratiquait parfaitement la langue de bois : « les expertises pratiques n'ont pas permis d'authentifier la gourmette, cependant rien ne permet à ce stade de mettre en doute son authenticité. » [24]

L'opinion de la rédaction de *Science et vie* restait ouverte pour toute évolution de cette affaire, mais d'une manière journalistique très habile on nous suggère qu'il s'agirait d'un bluff. Premièrement, l'auteur manifestait sa crainte en ajoutant à l'expression « l'affaire de la gourmette » l'épithète « bonne », obtenant un effet assez dubitatif : « Saint-Exupéry. La bonne affaire de la gourmette ». Celui-ci sera accentué par la rédaction qui se permettra de le paraphraser, titrant sur la couverture de son numéro 997, sous la photo de Saint-Exupéry : « L'affaire de la fausse gourmette ». Mais on ne peut pas radicaliser ni les opinions directes ou indirectes exprimées dans une revue scientifique quand on se rende compte que la date de la mort d'Antoine de Saint-Exupéry y est mentionnée d'une manière erronée une fois dans un sous-titre de la rédaction et encore une fois sur la même page[25] par l'auteur même : le 31 août 1944 (!).

Mais après l'expertise française est intervenue l'expertise des laboratoires du F.B.I., les américains étant formels : la gourmette est authentique ! Le verdict va entraîner une série des conséquences : un procès entre le possesseur de fortune de la gourmette et la famille de Saint-Exupéry qui est entrée finalement en possession de l'objet devenu culte[26]; la considération tout à fait exceptionnelle prêtée à la découverte d'un « autre passionné, le plongeur professionnel Luc Vandrell, qui, le 24 mai 2000 découvre au large de l'île de Riou, par quatre-vingt mètres de fond, les restes de ce qui s'avérera être l'appareil si convoité »[27]. Mais avant cela, les frères Poivre d'Arvor[28] ont crédité avec leur prestige cette piste, en la mentionnant dans leur histoire de l'Aéropostale[29]. Ensuite, Patrick Poivre d'Arvor va participer en 2003 à une expédition en mini sous-marin autour de l'épave de Riou qui était vraiment celle d'un P 38 de reconnaissance, la variante F-5B. Après peu de temps, le 1er septembre 2003 le DRASSM (Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines) et ses collaborateurs ont fait monter des eaux « le train d'atterrissage, un morceau d'hélice, des éléments de carlingue et surtout du châssis » car sur celui-ci se trouve mentionnée la série « 2734 L »[30] qui démontre que nous sommes enfin devant le dernier avion de Saint-Exupéry. La nouvelle de la découverte sera publiée par précaution seulement le 7 avril 2004… 60 ans après la publication américaine du *Petit prince*, dont le personnage homonyme est revenu dans son monde en faisant appel aux services mortels du serpent par lequel il se fait mordre… Il semble que ce serpent vient de piquer au cœur Saint-Exupéry lui-même, car on ne retrouve pas d'impacts de balles sur les pièces renflouées[31]…

Bien sûr, ils nous restent beaucoup d'autres hypothèses :

BDD-A23762 © 2007 Editura Universităţii „Petru Maior”
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.216.75 (2026-10-30 07:08:41 UTC)

- un tir ennemi qui a touché des parties vitales non investiguées jusqu'à présent… ;
- une panne électrique (on n'a pas réceptionné aucun *may day* de détresse) ou tout autre disfonctionnement technique qui a mal tourné. Mais ces variantes ne collent pas très bien avec sa dérive du trajet, fait qu'on ne le pourrait expliquer que par un survol d'adieu des lieux de son enfance ;
- au moment de l'impact le P 38 naviguait sur le pilote automatique[32] enclenché à tout hasard, par pressentiment d'un malaise ou un évanouissement provoqué au-dessus des 4000 m. par une éventuelle panne de l'installation d'oxygène… Cette hypothèse pourrait être poussée plus loin par l'assertion selon laquelle au moment de la chute l'avion de Saint-Exupéry emmenait avec lui un mort, lui-même… De ce point de vue, il serait très intéressant de connaître la carte de la dissémination de l'épave : si celle-ci est restée presque entière, cela signifiera qu'on a essayé un malheureux atterrissage forcé (avec une pente faible de la descente) ; en revanche, si ses parties sont espacées, cela impliquerait une chute (volontaire ou non ?) à la verticale qui aurait fait « exploser » l'avion au moment du contact avec la mer… les courants et le chalutage des pêcheurs amplifiant le long des années la dissémination initiale des débris (y compris de la célèbre gourmette)…

Et le cercle vicieux des hypothèses pourrait continuer à l'infini en nous détournant de l'intérêt critique pour le message exupérien vers des fouilles de plus en plus morbides. Evidemment aujourd'hui existe une fracture mentale entre le sens spirituel avec lequel Saint-Exupéry a investi son existence, qui est en totale et douloureuse consonance avec son œuvre, et notre mentalité fétichiste. La grande vérité que l'épave si convoitée a révélée est celle qu'une légende vivante qui se multiplie par sa propre essence ne peut pas être expliquée ou neutralisée par des fouilles au niveau du matériel. Certes, il est instructif pour tout le monde – spécialement pour ceux qui s'imprègnent des valeurs exupériennes – de connaître comment le corps qui a abrité une telle richesse spirituelle s'est séparé de son âme. Au-delà seulement la valorisation spirituelle de l'œuvre de Saint-Exupéry pourrait être prise en compte, car commencer maintenant une autre course pour trouver ses dépouilles serait une impiété dénuée de sens culturel. Bien sûr, on pourrait répliquer à cela que donner un repos terrestre et un monument funéraire à Saint-Exupéry est une entreprise noble. Il est vrai qu'il a pleinement ce droit, la postérité recevant ainsi de plus un lieu concret de pèlerinage… Mais il nous semble que dans cette question la position officielle de sa famille serait la plus appropriée aussi de point de vue culturel : « Laissez Saint-Exupéry là où il est »[33], c'est-à-dire partout où l'esprit moderne cherche encore à donner un sens à la matière…

3. Au-delà du temps

Pendant ce temps, sur le phare d'Agay, à l'est de Cannes et Antibes, se trouve apposée une plaque commémorative orientée vers la mer et dédiée à la figure charismatique de « Saint-Ex », le « cidi »[34] spirituel du Désert et de la Mer. C'est par là que la tradition dit que Saint-Exupéry a quitté pour la dernière fois la France dans son voyage vers l'éternité. Bien loin des trajets probables de son ultime mission, ce phare projette, simultanément avec sa lumière, le sens du message gravé dans le marbre. Là, quelque part au large – et peut-être le lieu exact n'a pas d'importance – se trouve le cimetière marin de celui qui :

BDD-A23762 © 2007 Editura Universităţii „Petru Maior"
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.216.75 (2026-10-30 07:08:41 UTC)

Pionnier des lignes aériennes, a,
par sa ténacité sans défaillance
et son audace réfléchie, fait
briller d'un nouvel éclat
les ailles françaises.
ANTOINE DE SAINT-EXUPERY,
ardent pilote de guerre, a
prouvé en 1940, comme en 1944,
sa passion de servir et sa foi
dans le destin de la patrie,
a su exprimer son goût de l'action
et la générosité de son idéal dans
une œuvre littéraire qui compte
parmi les plus importantes
de notre temps et qui célèbre
la mission spirituelle de la France,
a trouvé une mort glorieuse le
31 juillet 1944 au retour d'une
mission de reconnaissance lointaine
sur son pays occupé par l'ennemi. [35]

Pendant ce temps, l'œuvre de Saint-Exupéry révèle imperturbablement en plein XXIe siècle ses valences universelles, bien que leur réception soit de plus en plus aléatoire. Et non seulement pour les littéraires, les philosophes, les admirateurs réunis dans des associations, mais pour tous les lecteurs – surtout jeunes – qui tiennent à affirmer leur appartenance à la Terre des hommes.

Identifier le tombeau marin de Saint-Exupéry, cela tient déjà de l'histoire, mais à quoi cela servira-t-il? Pour dissiper une partie de la légende tissue autour d'un « simple » mortel, pour avoir un lieu (une balise ?) de pèlerinage ou pour pouvoir enterrer ensuite définitive-ment l'homme tout comme l'œuvre? Symptôme discret d'une conscience collective coupable, cette effervescence identificatoire est en train de remplacer le débat incommode sur l'œuvre exupérienne avec une passionnante, mais stérile, course sur le terrain de l'archéologie sous-marine. Le miracle de lui avoir trouvé l'avion ne va pas éclairer ses pensées sur le Vol et, si un jour on doit aussi trouver son cadavre, cela ne changera rien à la signification qu'il a donnée à la vie et à la mort !

Aussi, comme dans le cas du grand poète latin Ovidius Publius Naso, mort en exil dans la colonie gréco-romaine de *Pontus Euxinus* (aujourd'hui : la ville port de Constantza, en Roumanie), et dont le tombeau est probablement submergé par les flots de la Mer Noire, l'esprit de l'œuvre transcende encore une fois les limites de la matière… Bien sûr, le taux de la survie culturelle de ces deux grandes œuvres ne sera pas identique, tenant compte de leur spécificité, mais leur sens dans la postérité est le même. Elles seront (sur)vivantes ou non, selon l'équilibre dynamique établi entre l'homme moderne qui sait dominer la matière et le même homme, mais dominé par un matérialisme mécaniciste.

Et maintenant, en guise de conclusion provisoire, acceptons ce merveilleux passage du *Petit prince* : « Adieu, dit le renard. Voici mon secret. Il est très simple : « on ne voit bien qu'avec le cœur. L'essentiel est invisible pour les yeux. » [36]

BDD-A23762 © 2007 Editura Universităţii „Petru Maior"
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.216.75 (2026-10-30 07:08:41 UTC)

BIBLIOGRAPHIE

ALBÈRES, R.M., *Saint-Exupéry*, Paris, Albin Michel, 1962, p.254
ESTANG, Luc, *Saint-Exupéry par lui-même,* Paris, Éditions du Seuil, 1970
IBERT, Jean-Claude, *Antoine de Saint-Exupéry*, Paris, Éditions Universitaires, Paris, 1960, p.128
JAEGER, Cl.-A., « La fin de Saint-Exupéry », dans *Cahiers Saint-Exupéry*, Paris, Gallimard, no.1/1980, p.62-64
JUBELIN, Frank, « Saint-Exupéry. La bonne affaire de la gourmette », dans *Science et vie*, no. 977, février 1999, p. 94-101
MIGEO, Marcel, *Saint-Exupéry,* Paris, Flammarion, 1959, p.236
POIVRE d'ARVOR, Olivier et Patrick*, Courriers de nuit. La légende de Mermoz et de Saint-Exupéry*, deuxième édition, Paris, Mengès / Editions Place des Victoires, 2004.
PHILLIPS, John, *Au revoir Saint-Ex*, Paris, Gallimard, 1994
POPA DUMITRIU, Radu, *Antoine de Saint-Exupéry. Aventura conştiintei* [*Antoine de Saint-Exupéry. L'aventure de la conscience*], Bucuresti, Editura Albatros, 1980, p.198
ROY, Jules, *Passion et mort de Saint-Exupéry,* Paris, Julliard, 1964, p.131
VALLIERES, Nathalie des, *Saint-Exupéry. L'archange et l'écrivain*, Paris Gallimard, 2006, p.128
VIRCONDELET, Alain, *Antoine de Saint-Exupéry*, Paris, Julliard, 1993, p.178

NOTES :

[1] BOISDEFFRE, Pierre de, *Une histoire vive de la littérature française*, p.145.
[2] *Ibidem*.
[3] « Pilot did not return and presumed lost. » - « Le pilote n'est pas revenu et on le présume perdu » (angl. am., traduit par nous), d'après : ESTAING, Luc, *Saint-Exupéry par lui-même*, Paris, Seuil, p. 189 (photo).
[4] ESTANG, Luc, *Saint-Exupéry par lui-même*, Paris, Éditions du Seuil, 1970, p.12.
[5] MIGEO, Marcel, *Saint-Exupéry*, Paris, Flammarion, 203 : 228.
[6] JAGER , Cl. – A., « La fin de Saint-Exupéry », dans *Cahiers Saint-Exupéry*, Gallimard, no. 1, 1980, p. 62.
[7] JUBELIN, Frank, « Enquête Science et Vie : Saint-Exupéry. La bonne affaire de la gourmette », dans *Science et Vie*, no.997 de février 1999, p. 100-101.
[8] JAGER , Cl. – A., « La fin de Saint-Exupéry », dans *Chaiers Saint-Exupéry*, Gallimard, no. 1, 1980, p. 63.
[9] « Selon le biographe Paul Webster, Saint-Ex s'écarté de son plan de vol et du périmètre de sécurité pour survoler la maison de sa mère.» : Tristan SAVIN, « Saint-Exupéry, prince d'une autre planète », dans *Lire. Hors-série Antoine de Saint-Exupéry*, p. 24.
[10] « Ce geste nostalgique, en forme de dernier adieu de la part d'un pilote chevronné, aurait tout d'un acte suicidaire. L'hypothèse, difficilement vérifiable reste tentante quand on imagine l'état d'esprit de Saint-Exupéry à cette date. », *Ibidem.*
[11] SAINT-EXUPERY, Antoine, *Le Petit prince*, Paris, Gallimard, 1946, p. 90 : 95.
[12] BUSNEL, François, « Sur les traces du petit Prince à Manhattan », dans *Lire. Hors-série Antoine de Saint-Exupéry*, p. 64.
[13] JUBELIN, Frank, « Enquête Science et Vie : Saint-Exupéry. La bonne affaire de la gourmette », dans *Science et Vie*, no.997 de février 1999, p. 101.
[14] *Idem*, p. 99.
[15] *Ibidem*.
[16] *Idem*, p. 100.
[17] *Idem*, p. 94.
[18] *Idem*, p. 97.
[19] PHILLIPS, John, *Au revoir Saint-Exupéry*, Paris, Gallimard, 1994.
[20] *Ibidem supra*.
[21] *Idem*, p. 96 (voir le texte et l'explication de la photo d'en bas de la page de la revue).
[22] *Idem*, p. 98.
[23] *Ibidem*.

BDD-A23762 © 2007 Editura Universităţii „Petru Maior"
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.216.75 (2026-10-30 07:08:41 UTC)

[24] *Idem*, p 100.
[25] *Idem*, p. 94.
[26] La gourmette a constitué, ensemble avec un train d'atterrissage de son avion et quelques effets de l'aviateur, la pièce de résistance de « L'espace IWC Saint-Exupéry » de Musée de l'Air et de l'Espace de Paris – Le Bourget (ouvert le 23 juin 2006).
[27] PERRIER, Jean-Claude, Le silence de la mer, *Le Figaro / hors série ; Entre ciel et terre / Saint-Exupéry / Le Petit Prince a 60 ans*, 2006, p. 74.
[28] « (dont la grande mère était la meilleure amie de Consuelo de Saint-Exupéry, qu'ils ont connu enfants à Grasse) », *Ibidem*.
[29] POIVRE d'ARVOR, Olivier et Patrick, *Courriers de nuit. La légende de Mermoz et de Saint-Exupéry*, deuxième édition, Paris, Mengès / Editions Place des Victoires, 2004.
[30] *Idem supra*, p. 75.
[31] *Ibidem*.
[32] Variante possible si l'avion de Saint-Exupéry était doté d'un tel dispositif !
[33] *Idem supra*, p. 74.
[34] « cidi », seigneur (arb.), nom que le bédouins ont donné Saint-Exupéry, alors un chef d'escale de l'Aéropostale dans le désert de la Mauritanie (voir : Antoine de SAINT –EXUPÉRY, *Vol de nuit*, Paris, Gallimard, 1939).
[35] ESTAING, Luc, *op. cit.*, p.178 (photo). La ponctuation est inexistante sur la sur la plaque commémorative, mais, pour éliminer les possibles confusions de sens, on a utilisé un minimum de signes de ponctuation.
[36] SAINT-EXUPERY, Antoine, *Le Petit prince*, Paris, Gallimard, 1946, p. 72

BDD-A23762 © 2007 Editura Universităţii „Petru Maior”
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.216.75 (2026-10-30 07:08:41 UTC)