



Antoine Marie Jean-Baptiste Roger de Saint-Exupéry, né le 29 juin 1900 à Lyon et disparu en vol le 31 juillet 1944, Mort pour la France, est un écrivain, poète et aviateur français.

Né dans une famille issue de la noblesse française, Antoine de Saint-Exupéry passe une enfance heureuse malgré la mort prématurée de son père. Élève peu brillant, il obtient cependant son baccalauréat en 1917 et, après son échec à l'École navale, il s'oriente vers les beaux-arts et l'architecture. Devenu pilote lors de son service militaire, en 1921, il est engagé en 1926 par la **compagnie Latécoère** (future Aéro postale) et transporte le courrier de Toulouse au Sénégal avant de rejoindre l'Amérique du sud en 1929.

Parallèlement il publie, en s'inspirant de ses expériences d'aviateur, ses premiers romans : *Courrier Sud* en 1929 et surtout ***Vol de Nuit*** en 1931, qui rencontre un grand succès.

À partir de 1932, son employeur entre dans une période difficile. Aussi Saint-Exupéry se consacre-t-il à l'écriture et au journalisme. Il entreprend de grands reportages au Vietnam en 1934, à Moscou en 1935, en Espagne en 1936, qui nourriront sa réflexion sur les valeurs humanistes qu'il développe dans *Terre des hommes*, publié en 1939.

En 1939, il est mobilisé dans l'armée de l'air et est affecté dans une escadrille de reconnaissance aérienne. À l'armistice, il quitte la France pour New York avec pour objectif de faire entrer les Américains dans la guerre et devient l'une des voix de la Résistance. Rêvant d'action, il rejoint enfin, au printemps 1944, en Sardaigne puis en Corse, une unité chargée de reconnaissances photographiques en vue du débarquement en Provence. Il disparaît lors de sa mission du 31 juillet 1944. Son avion n'a été retrouvé qu'en 2004.

“La Cie Latécoère (1926 – 1927)

En 1926, Antoine de Saint-Exupéry est recruté par Didier Daurat à Toulouse Montaudran. Ce jour là, il fait son entrée à la Compagnie Générale d'Entreprise Aéronautique (C.G.E.A.), dirigée par Pierre-Georges Latécoère, Didier Daurat et Beppo de Massimi. Enfin, il rejoint la famille des pilotes parmi lesquels Jean Mermoz et Henri Guillaumet !

Constructeur d'avions, Pierre-Georges Latécoère crée en 1918, une liaison aérienne pour transporter le courrier de Toulouse, où se trouvent ses usines, à Rabat. Beppo de Massimi est directeur général de la société. La ligne est prolongée jusqu'à Dakar en 1925. Pendant l'été 1926, Antoine de Saint-Exupéry qui est à la recherche d'un travail rémunérateur, demande à l'abbé Sudour, son professeur de l'école Bossuet, d'intervenir auprès de son ami Beppo de Massimi. Les deux hommes se sont connus dans les tranchées de la Somme où leurs goûts littéraires les ont rapprochés. Bruno de Massimi rencontre Antoine de Saint-Exupéry à Paris avant de transmettre sa candidature à Didier Daurat au siège à Toulouse.

Chef d'exploitation, Didier Daurat, a sous ses ordres une soixantaine de pilotes. Il reçoit Antoine de Saint-Exupéry en octobre 1926. Le candidat ne lui inspire pas confiance. Il a peu d'heures de vol à son actif et en regardant ses mains, Didier Daurat a la sensation qu'elles ne sont pas habituées au cambouis, ce que fait craindre aussi le nom à particule. Il a néanmoins besoin de pilotes : sur les 126 pilotes engagés par la compagnie entre 1923 et 1926, 55 l'ont quitté et 7 sont morts.

Antoine de Saint-Exupéry, comme toute jeune recrue, débute à l'atelier. Didier Daurat est agréablement surpris par l'application de sa recrue que le travail de mécanicien ne rebute pas. Après quelques semaines, ayant réussi les tests de pilotage, il effectue de courts trajets. Engagé en 1925, **Henri Guillaumet** est chargé de le préparer. Il donne à Saint-Exupéry toutes les explications nécessaires et le prend dans son Breguet 14 pour repérer le trajet, la navigation aérienne se faisant à vue. En décembre 1926, il effectue ses premiers courriers sur la ligne Toulouse-Casablanca, puis jusqu'à Dakar.

“Vol de nuit (1931)

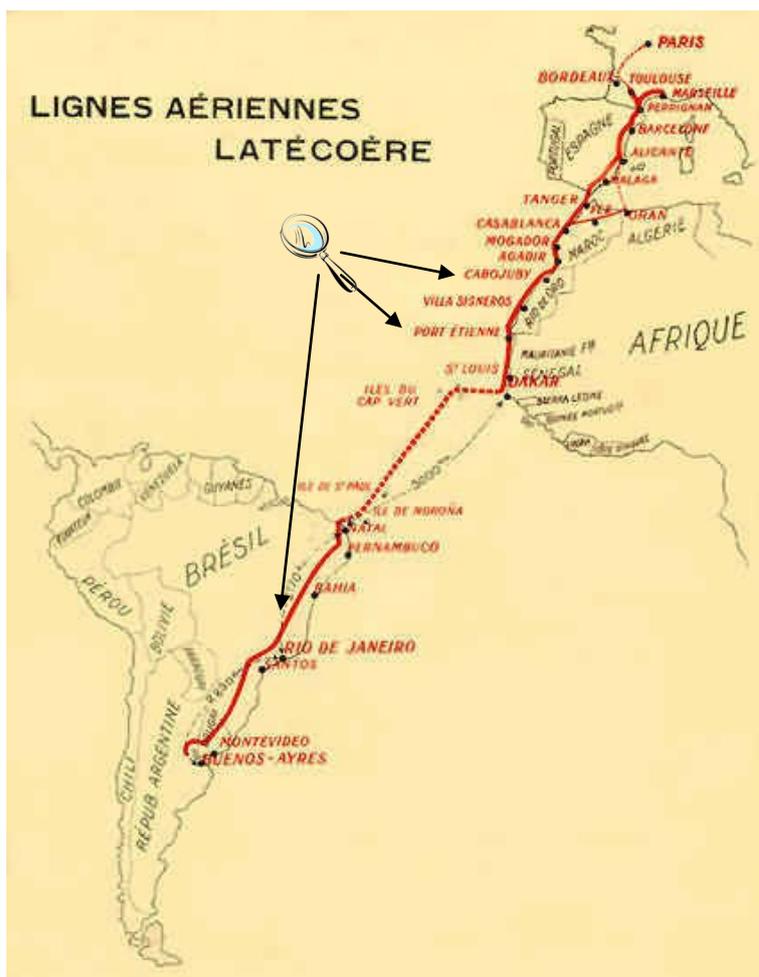
Antoine de Saint-Exupéry commence la rédaction d'un nouveau livre à Buenos Aires. Nommé chef d'exploitation de la filiale de l'Aéropostale en Amérique du Sud, il vit en Argentine depuis octobre 1929. Il écrit en vol, au restaurant, dans des night-clubs, aux terrasses des cafés, sur ses genoux dans les halls d'hôtels des villes où il se rend pour les besoins de son poste. Lorsqu'il revient en France en février 1931, il a dans ses bagages le manuscrit de son roman *Vol de nuit*.

À Buenos Aires, il a rencontré **Consuelo Suncin** qu'il épouse le 22 avril 1931 à Nice. Le couple s'installe sur la Côte d'Azur et Saint-Exupéry retravaille son manuscrit en le réduisant de moitié. Invité par **Yvonne de Lesstrange** dans sa villa de la Côte, **André Gide** est enthousiasmé par sa lecture et propose d'écrire une préface.

Antoine de Saint-Exupéry remet le manuscrit de *Vol de nuit* à son éditeur en juin 1931, avant de repartir au Maroc où il a pour mission d'acheminer le courrier de Casablanca à Port-Etienne. *Vol de nuit* sort en librairies en octobre 1931, acclamé par la critique. Aux États-Unis, la version anglaise de *Night Flight* (sortie en 1932) intéresse la Metro Goldwyn Mayer qui envisage une adaptation cinématographique.

L'AÉROPOSTALE (1927-1932)

En avril 1927, P-G Latécoère cède sa compagnie à Marcel Bouilloux-Lafont, investisseur français installé en Argentine. La C.G.E.A. est rebaptisée Compagnie Générale Aéropostale.



Chef d'escale à Cap Juby (1927 – 1928)

Après une année au service du courrier, Antoine de Saint-Exupéry est nommé chef d'aéropostale à Cap Juby (Tarfaya), une étape stratégique entre Casablanca et Dakar. Le 19 octobre 1927, il atterrit à Cap Juby dans la zone Sud du Protectorat espagnol du Maroc. S'il n'a plus en charge l'acheminement du courrier, il doit en échange porter secours aux pilotes perdus dans le désert et négocier avec les chefs berbères la libération de ceux pris en otage. Il fait des atterrissages périlleux au milieu des dunes pour récupérer des camarades. Il essuie les tirs des tribus rebelles qu'il survole à la recherche d'un avion perdu. Il sauve de leurs mains plusieurs aviateurs dont Louis Vidal, René Riguelle, Marcel Reine, l'ingénieur Serre et l'espagnol Vallejo. Pour ces actes, il est fait Chevalier de la Légion d'Honneur au titre de l'Aéronautique civile, le 7 avril 1930.



Aeroposta Argentina (1929 – 1931)

Nommé chef d'exploitation de l'*Aeroposta Argentina*, Antoine de Saint-Exupéry prend ses fonctions le 12 octobre 1929 à Buenos Aires où il retrouve ses camarades Marcel Reine, Henri Guillaumet et Jean Mermoz. Il a pour mission d'assurer le bon fonctionnement des lignes déjà existantes vers Santiago de Chili, Asunción et Rio de Janeiro, de gérer le personnel et l'équipement. Le travail administratif considérable ne l'empêche pas de voler beaucoup et loin, souvent de nuit et d'ouvrir de nouvelles lignes.

Il se rend en Patagonie et en Terre de feu pour trouver les meilleurs trajets et les pistes d'atterrissage les plus sûres en vue de l'ouverture de nouvelles lignes. Le 20 mars 1930, il couvre les 2400

km qui séparent Buenos Aires de Rio Gallegos en 12 h, ce qui est un record mondial. Le 31 mars 1930, il inaugure l'extension de la ligne Comodoro Rivadavia-Rio Gallegos, avec comme escales Puerto Deseado, San Julian et Santa Cruz. Le 16 avril 1930, il instaure des lignes auxiliaires vers Rio de Janeiro, Montevideo, Porto Alegre et Santos. En Amérique du Sud, il doit affronter le plus redoutable ennemi des pilotes: le vent, si puissant, avec des rafales si inattendues que son habileté compte moins que sa bonne chance. Le 19 juin 1930, il récupère Henri Guillaumet, sauvé après 5 jours de marche dans les Andes. Pris dans une tourmente de neige alors qu'il assurait la liaison Santiago du Chili-Mendoza, son avion est endommagé et il doit survivre à 3500 m d'altitude en plein hiver austral.



Pilote sur les Lignes africaines (1931-1932)

Saint-Exupéry rentre en France en février 1931. À la suite d'un scandale politico-financier, l'Aéropostale est mise en liquidation judiciaire en juin 1931 et un conseil d'administration provisoire gère les affaires courantes. La compagnie licencie une partie du personnel et supprime le service sur cinq lignes. Solidaire de Didier Daurat et de Beppo de Massimi, Saint-Exupéry ne retourne pas en Amérique du Sud. À la fin de son congé pendant lequel il épouse Consuelo, il est affecté au transport de nuit entre Casablanca et Port-Etienne. Il achemine le courrier venu de France sur LATE 26. Le couple Saint-Exupéry s'installe à Casablanca où Saint-Exupéry fait la connaissance de Jean-Gérard Fleury, Joseph Kessel et du docteur Henri Comte qui habite Anfa. Son roman *Vol de nuit* paraît en octobre 1931, bien reçu par la critique et couronné du prix Femina. Mais Antoine de Saint-Exupéry est contesté par ses camarades. Ils lui reprochent une notoriété d'aviateur autrement importante que la leur, une notoriété due à ses livres et non à des exploits aéronautiques. Désargenté en dépit du succès de son livre, il continue son travail. En février 1932, il assure la liaison postale Marseille-Alger et en août 1932 il est détaché à Casablanca. Cependant, sa présence dérange. De très nombreux pilotes (à l'exception de ses anciens amis qui lui restent fidèles) souhaitent son départ, appuyés par la nouvelle direction qui le relève de ses fonctions.

Il rentre à Paris et commence à écrire des articles pour *Marianne*, dans lesquels il fait l'éloge de l'Aéropostale et de Didier Daurat. Fin 1932, il est engagé comme pilote d'essai par Pierre-Georges Latécoère qui construit des hydravions. Le 21 décembre 1933, il a un accident sur un LATÉ 293 en rade de Saint-Raphaël qui faillit lui coûter la vie et met fin à son activité de pilote d'essai.

Rappelé de Cap Juby à la fin de 1928, la compagnie l'inscrit à un cours spécial dispensé par les enseignants de l'École Navale à Brest. Il doit acquérir les connaissances nécessaires pour voler de nuit. Mais, il est plus préoccupé par la correction des épreuves de son livre *Courrier Sud* que par l'enseignement de ses professeurs. À la fin de sa formation, il reprend les vols sur le trajet Toulouse-Casablanca qu'il connaît déjà, à bord de nouveaux appareils, les LATE 25 et 26.

***TERRES DES HOMMES*, grand prix du roman de l'Académie française, 1939**

Henri Guillaumet mon camarade je te dédie ce livre.

Antoine de Saint-Exupéry

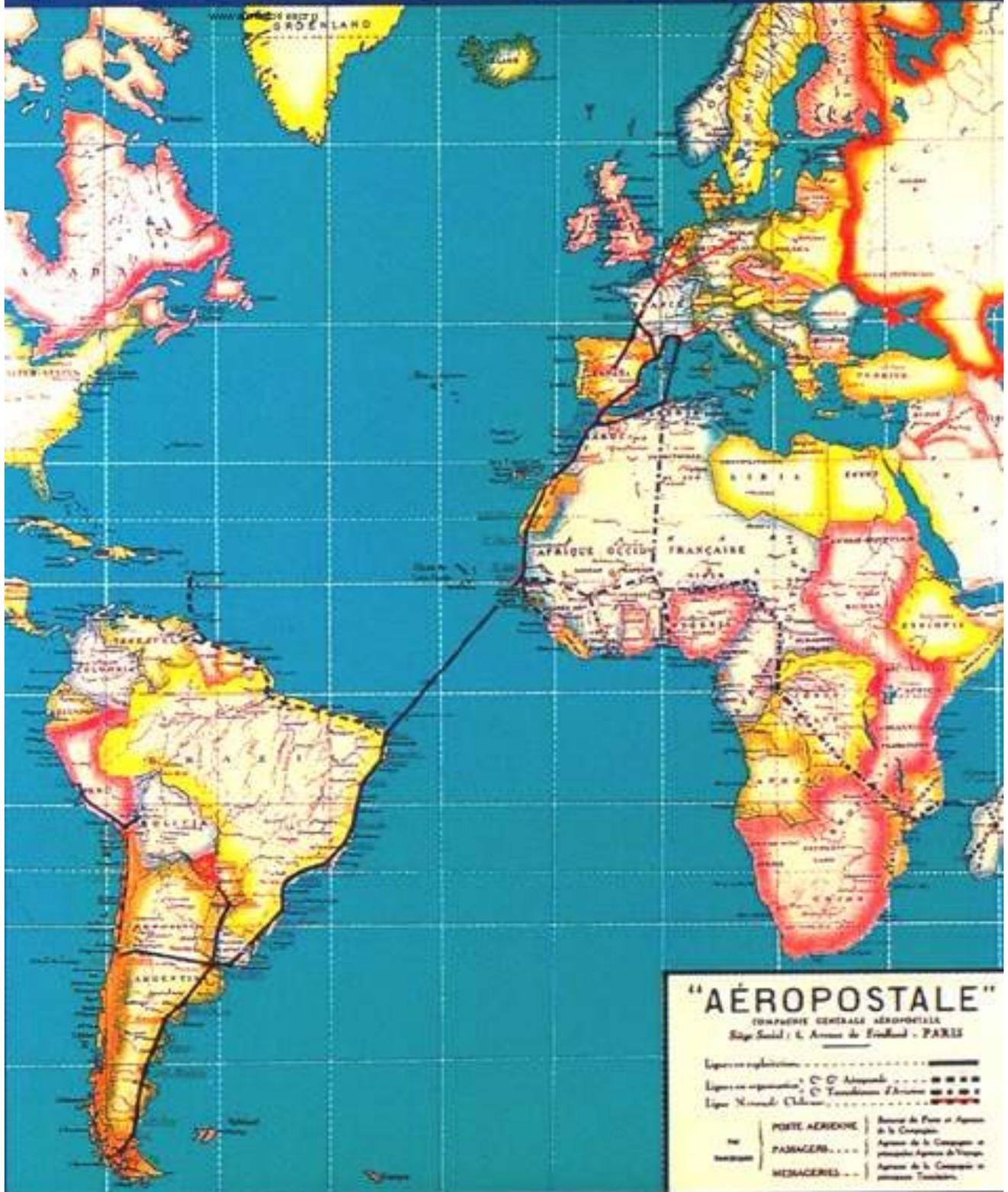
La terre nous en apprend plus long sur nous que les livres. Parce qu'elle nous résiste. L'homme se découvre quand il se mesure avec l'obstacle. Mais, pour l'atteindre, il lui faut un outil. Il lui faut un rabot, ou une charrue. Le paysan, dans son labour, arrache peu à peu quelques secrets à la nature, et la vérité qu'il dégage est universelle. De même l'avion, l'outil des lignes aériennes, mêle l'homme à tous les vieux problèmes.

J'ai toujours, devant les yeux, l'image de ma première nuit de vol en Argentine, une nuit sombre où scintillaient seules, comme des étoiles, les rares lumières éparses dans la plaine.

Chacune signalait, dans cet océan de ténèbres, le miracle d'une conscience. Dans ce foyer, on lisait, on réfléchissait, on poursuivait des confidences. Dans cet autre, peut-être, on cherchait à sonder l'espace, on s'usait en calculs sur la nébuleuse d'Andromède. Là on aimait. De loin en loin luisaient ces feux dans la campagne qui réclamaient leur nourriture. Jusqu'aux plus discrets, celui du poète, de l'instituteur, du charpentier. Mais parmi ces étoiles vivantes, combien de fenêtres fermées, combien d'étoiles éteintes, combien d'hommes endormis...

Il faut bien tenter de se rejoindre. Il faut bien essayer de communiquer avec quelques-uns de ces feux qui brûlent de loin en loin dans la campagne.

AEROPOSTALE



POSTE - PASSAGERS - MESSAGERIES

S'ADRESSER AU BUREAU DE RENSEIGNEMENTS DE LA GARE



Jean Mermoz (1901-1936)

Héros de l'air, Jean Mermoz accomplit de nombreux exploits qui lui confèrent un important prestige. Engagé en 1924 par la compagnie Latécoère, il assure la liaison postale vers l'Afrique puis en Amérique du Sud. Échoué dans le désert marocain

en 1926, Jean Mermoz est prisonnier des Maures puis libéré contre rançon. Les 14-15 juillet 1929, il est le premier pilote à franchir les Andes pour relier Buenos Aires à Santiago de Chili. Et les 12-13 mai 1930, il réalise la première liaison aéro postale entre la France et l'Amérique du Sud à bord du *Comte de La Vaux*.

Le 7 décembre 1936, il disparaît avec son équipage à bord du LATE 300 *Croix du Sud* après avoir lancé ce dernier message radio « *Avons coupé moteur arrière droit* ». Pour conjurer le sort et refuser un silence plus terrible que la mort, Saint-Exupéry lui consacre plusieurs articles dans *l'Intransigeant* et *Marianne*.



Didier Daurat

Homme de légende, Didier Daurat incarne l'esprit du courrier de la compagnie Latécoère. En qualité de chef d'exploitation, il engage, en octobre 1926, Antoine de Saint-Exupéry qui s'en inspire pour construire plusieurs personnages littéraires.

Pilote de chasse durant la Grande Guerre, il est le seul survivant de sa formation lors de la seconde bataille de la Marne en juillet 1918. À la fin de la guerre, il est engagé comme pilote par Pierre-Georges Latécoère qui le nomme chef d'exploitation de la Compagnie Espagne Maroc Algérie (CEMA). Il est en charge de recruter les pilotes, une bonne soixantaine, au milieu des années 1920, et d'assurer le bon fonctionnement du transport du courrier de Toulouse vers l'Afrique. Il recrute **Jean Mermoz**, **Henri Guillaumet** et Antoine de Saint-Exupéry.

Au moment du scandale politico-financier de l'Aéropostale, il est accusé d'avoir violé le secret de la correspondance en décachetant des enveloppes confiées au service dont il était responsable. Il est licencié en 1932 par la nouvelle direction en charge de la liquidation judiciaire de la compagnie. Brillamment défendu par Jean Mermoz, Henri Guillaumet et Antoine de Saint-Exupéry entre autres, il est provisoirement réintégré dans un poste de moindre importance avant d'être mis en disponibilité.

En 1935, il fonde la compagnie Air Bleu, qui assure le courrier aérien en France métropolitaine. Après la guerre, il devient chef du centre d'exploitation d'Air France à Orly, poste qu'il occupe jusqu'à sa retraite en 1953. Il meurt à Toulouse en 1969 et demande à être enterré sur l'ancienne base de l'Aéropostale, à l'aérodrome de Toulouse-Montaudran.



Joseph Kessel (1898 - 1979)

C'est au Maroc, en 1931, que Joseph Kessel fait la connaissance d'Antoine de Saint-Exupéry alors affecté au transport de nuit sur la ligne Casablanca-Port-Etienne. Engagé dans l'aviation de combat en 1916, Joseph Kessel en puise le sujet de son roman à succès *L'Équipage*, consacré à la vie des pilotes de guerre et publié en 1923. Après la guerre il entame une carrière à la fois de reporter et de romancier. Il couvre les grands événements qui marquent l'univers et suit les progrès de l'Aéropostale.

Correspondant de guerre en 1939, Joseph Kessel rend compte de la vie rustique des aviateurs. Il fait le tour de différentes unités militaires qui se préparent à affronter l'ennemi et retrouve Saint-Exupéry affecté au groupe 2/33 à Orconte. Les deux hommes se croisent à nouveau en 1940. Démobilisé, Saint-Exupéry arpente la France pour saluer ses amis avant son départ pour les États-Unis. En 1943, Kessel se rend à Londres où il compose les paroles du *Chant des partisans* avec son neveu Maurice Druon. En fin d'année 1943, il se rend à Alger où il voit Saint-Exupéry pour la dernière fois.



Henri Guillaumet, pilote mythique de l'Aéropostale, a ouvert des voies aériennes dans les Andes, l'Atlantique Sud puis l'Atlantique Nord. Ami intime, Antoine de Saint-Exupéry, lui dédie son livre *Terre des hommes*.

Recommandé par **Jean Mermoz** avec lequel il fait son service militaire, il est engagé par la compagnie Latécoère en 1925. C'est lui qui est chargé d'initier Saint-Exupéry, nouvelle recrue, aux difficultés de la ligne Toulouse-Barcelone-Alicante en 1926. Une amitié durable lie désormais les deux hommes et lorsque trois années plus tard Henri Guillaumet épouse Noëlle à Buenos Aires, Antoine est un de leurs témoins.

Le 13 juin 1930, alors qu'il traverse les Andes pour l'Aéropostale, il est pris dans une tempête de neige et son avion s'écrase près du lac Laguna Diamante située à une altitude de 3 250 m. En plein hiver austral, l'aviateur marche cinq jours durant avec l'espoir que l'on trouve son corps ; sans quoi sa femme ne toucherait la prime d'assurance qu'après quatre années. Lorsqu'Antoine vient le récupérer, Henri lui dit cette phrase transcrite dans *Terre des hommes* : « *Ce que j'ai fait, je te le jure, jamais aucune bête ne l'aurait fait* »

Les 14-15 juillet 1939, Saint-Exupéry est à ses côtés lorsqu'il emporte le Ruban bleu pour la première traversée sans escale de l'Atlantique Nord sur le *Lieutenant de Vaisseau Paris*. Véritable exemple pour sa profession, Henri Guillaumet est abattu par erreur ainsi que Marcel Reine, au-dessus de la Méditerranée le 27 novembre 1940.

HÉROÏSMES

Tel un prodigieux incendie fait rage à travers les vallées profondes d'une montagne desséchée ; la forêt profonde brûle, et le vent, qui la pousse en tous sens, en fait tournoyer la flamme. Tel, en tous sens, bondit Achille, lance au poing, pareil à un dieu, se ruant sur ses victimes. La terre noire est inondée de sang. De même qu'on attelle des bœufs au large front pour fouler l'orge blanche dans l'aire bien construite, et que le grain bien vite se dépouille sous les pas des bœufs mugissants, de même sous le magnifique Achille, les chevaux aux sabots massifs écrasent à la fois mors et boucliers. Et l'essieu sous la caisse, et la rampe, autour, sont tout souillés de sang ; il jaillit en éclaboussures et sous les sabots des chevaux et sous les jantes des roues. Le fils de Pelée brûle de conquérir la gloire, et une poussière sanglante souille ses mains redoutables.

Homère, *L'Illiade*, XX, traduction de Paul Mazon

Qu'avait-il donc maintenant contre la Lison ? Est-ce qu'elle n'était pas toujours la brave machine obéissante, d'un démarrage si aisé, que c'était un plaisir de la mettre en route, et d'une si bonne vaporisation, qu'elle épargnait son dixième de charbon, de Paris au Havre ? Quand une machine avait des tiroirs comme les siens, d'un réglage parfait, coupant à miracle la vapeur, on pouvait lui tolérer toutes les imperfections, comme qui dirait à une ménagère quinquanteuse, ayant pour elle la conduite et l'économie. Sans doute qu'elle dépensait trop de graisse. Et puis après ? On la graissait, voilà tout !

Justement, Jacques répétait, exaspéré :

« Jamais elle ne montera, si on ne la graisse pas. » Et, ce qu'il n'avait pas fait trois fois dans sa vie, il prit la burette, pour la graisser en marche. Enjambant la rampe, il monta sur le tablier, qu'il suivit tout le long de la chaudière. Mais c'était une manœuvre des plus périlleuses : ses pieds glissaient sur l'étroite bande de fer, mouillée par la neige ; et il était aveuglé, et le vent terrible menaçait de le balayer comme une paille. La Lison, avec cet homme accroché à son flanc, continuait sa course haletante, dans la nuit, parmi l'immense couche blanche, où elle s'ouvrait profondément un sillon. Elle le secouait, l'emportait. Parvenu à la traverse d'avant, il s'accroupit devant le godet graisseur du cylindre de droite, il eut toutes les peines du monde à l'emplier, en se tenant d'une main à la tringle. Puis, il lui fallut faire le tour, ainsi qu'un insecte rampant, pour aller graisser le cylindre de gauche. Et, quand il revint, exténué, il était tout pâle, ayant senti passer la mort.

Zola, *La Bête humaine*, chapitre VII, 1893

Rivière le reçut :

- 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 ?

Le pilote surpris se tait. Il frotte l'une contre l'autre, lentement, ses mains. Puis il redresse la tête, et regarde Rivière bien en face :

- Oui.

Rivière a pitié, au fond de lui-même, de ce garçon si courageux qui a eu peur. Le pilote tente de s'excuser.

- Je ne voyais plus rien. Bien sûr, plus loin ... peut-être... la T.S.F. disait. .. Mais ma lampe de bord a faibli, et je ne voyais plus mes mains. J'ai voulu allumer ma lampe de position pour au moins voir l'aile : je n'ai rien vu. Je me sentais au fond d'un grand trou dont il était difficile de remonter. Alors mon moteur s'est mis à vibrer.

- Non.

- Non ?

- Non. Nous l'avons examiné depuis. Il est parfait. Mais on croit toujours qu'un moteur vibre quand on a peur.

- Qui n'aurait pas eu peur ! Les montagnes me dominaient. Quand j'ai voulu prendre de l'altitude, j'ai rencontré de forts remous. Vous savez quand on ne voit rien ... les remous ... Au lieu de monter j'ai perdu cent mètres. Je ne voyais même plus le gyroscope, même plus les manomètres. Il me semblait que mon moteur baissait de régime, qu'il chauffait, que la pression d'huile tombait ... Tout ça dans l'ombre, comme une maladie. J'ai été bien content de revoir une ville éclairée.

- Vous avez trop d'imagination. Allez.

Et le pilote sort.

Antoine de Saint-Exupéry, *Vol de nuit*, 1931

Rivière (= ?)
Pp. 45-47 ; 102-104 ; 131-132

Robineau
Pp. 44-45

Fabien
Pp. 109 et sq ; 113 ; 143-145 ;
149-150 ; 169

PERSONNAGES

Rivière (=)
Pp. 46-47 ; 102-104 ; 131-132

♦ Robineau, pour tous les départs retardés, lui avait dit un jour Rivière, vous devez faire sauter les primes d'exactitudes. — Même pour le cas de force majeure ? — Même par

brume. » Et Robineau éprouvait une sorte de fierté d'avoir un chef si fort qu'il ne craignait pas d'être injuste. »

♦ « Le règlement, pensait Rivière, est semblable aux rites d'une religion qui semblent absurdes mais façonnent les hommes. » Il était indifférent à Rivière de paraître juste ou injuste. Peut-être ces mots-là n'avaient-ils même pas de sens pour lui. Les petits bourgeois des petites villes tournent le soir autour de leur kiosque à musique et Rivière pensait : « Juste ou injuste envers eux, cela n'a pas de sens : ils n'existent pas ». L'homme était pour lui une cire vierge qu'il fallait pétrir. Il fallait donner une âme à cette matière, lui créer une volonté. Il ne pensait pas les asservir par cette dureté, mais les lancer hors d'eux-mêmes. S'il châtiait ainsi tout retard, il faisait acte d'injustice mais il tendait vers le départ la volonté de chaque escale ; il créait cette volonté. [...] 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. » Il faisait peut-être souffrir, mais procurait aussi aux hommes de fortes joies. « Il faut les pousser, pensait-il, vers une vie forte qui entraîne des souffrances et des joies, mais qui seule compte. »

« Pour se faire aimer, il suffit de plaindre. Je ne plains guère ou je le cache J'aimerais bien pourtant m'entourer de l'amitié et de la douceur humaines. Un médecin, dans son métier, les rencontre. Mais ce sont les événements que je sers. Il faut que je forge les hommes pour qu'ils les servent. [...] Il pense au pilote : « Je 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, si je prends au sérieux son aventure, il croira revenir d'un pays de mystère, et c'est du mystère seul que l'on a peur. 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 ou l'aile, mais écarte d'une largeur d'épaules l'inconnu. »

♦ Il revit un temple au dieu du soleil des anciens Incas du Pérou. Ces pierres droites sur la montagne. Que resterait-il, sans elles, d'une civilisation puissante, qui pesait, du poids de ces pierres, sur l'homme d'aujourd'hui, comme un remords ? « Au nom de quelle dureté, ou de quel étrange amour, le conducteur des peuples d'autrefois, contraignant ses foules à tirer ce temple sur la montagne, leur imposait-il donc de dresser leur éternité ? [...] Et il menait son peuple dresser au moins des pierres, que n'ensevelirait pas le désert.

Robineau Pp. 44-45

« Il la promenait, ainsi qu'un bagage,

cette mélancolie. Débarqué la veille en Argentine, appelé par Rivière pour de vagues besognes, il était empêtré de ses grandes mains et de sa dignité d'inspecteur. Il n'avait pas 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 « Il est dur, pensait-il, d'être un juge. » A vrai dire, il ne jugeait pas, mais hochait la tête, lentement, devant tout ce qu'il rencontrait. Cela troublait les consciences noires et contribuait au bon entretien du matériel. Il n'était guère aimé, car un inspecteur n'est pas créé pour les délices de l'amour, mais pour la rédaction de rapports. Il avait renoncé à y proposer des méthodes nouvelles et des solutions techniques, depuis que Rivière avait écrit : « L'inspecteur Robineau est prié de nous fournir, non des poèmes, mais des rapports. L'inspecteur Robineau utilisera heureusement ses compétences, en stimulant le zèle du personnel. » Aussi se jetait-il désormais, comme sur son pain quotidien, sur les défaillances humaines.

Fabien

Pp. 109 et sq ; 143-145 ; 149-150 ; 169

♦ Pour le pilote, cette nuit était sans rivage puisqu'elle ne conduisait ni vers un port (ils semblaient tous inaccessibles) ni vers l'aube : l'essence manquerait dans une heure quarante. Puisque l'on serait obligé, tôt ou tard, de couler, en aveugle, dans cette épaisseur. S'il avait pu gagner le jour... Fabien

pensait à l'aube comme à une plage de sable doré où l'on se serait échoué après cette nuit dure. Sous l'avion menacé serait né le rivage des plaines. La terre tranquille aurait porté ses fermes endormies et ses troupeaux et ses collines. Toutes les épaves qui roulaient dans l'ombre seraient devenues inoffensives. S'il pouvait, comme il nagerait vers le jour ! Il pensa qu'il était cerné. Tout se résoudrait, bien ou mal, dans cette épaisseur. C'est vrai. Il a cru quelquefois, quand montait le jour, entrer en convalescence. Mais à quoi bon fixer les yeux sur l'Est, où vivait le soleil : il y avait entre eux une telle profondeur de nuit qu'on ne la remonterait pas.

♦ [...] Fabien pensait avoir gagné des limbes étranges, car tout devenait lumineux, ses mains, ses vêtements, ses ailes. Car la lumière ne descendait pas des astres, mais elle se dégageait, au-dessous de lui, autour de lui, de ces provisions blanches. Ces nuages, au-dessous de lui, renvoyaient toute la neige qu'ils recevaient de la lune. Ceux de droite et de gauche aussi, hauts comme des tours. Il circulait un lait de lumière dans lequel baignait l'équipage. Fabien, se retournant, vit que le radio souriait. — Ça va mieux ! Criait-il. Mais la voix se perdait dans le bruit du vol, seuls communiquaient les sourires. — Je suis tout à fait fou, pensait Fabien, de sourire : nous sommes perdus. » Pourtant, mille bras obscurs l'avaient lâché. On avait dénoué ses liens, comme ceux d'un prisonnier qu'on laisse marcher seul, un temps, parmi les fleurs. — Trop beau, pensait Fabien. Il errait parmi des étoiles accumulées avec la densité d'un trésor, dans un monde où rien d'autre, absolument rien d'autre que lui, Fabien, et son camarade, n'était vivant. Pareils à ces voleurs des villes fabuleuses, murés dans la chambre aux trésors dont ils ne sauront plus sortir, ils errent, infiniment riches, mais condamnés.

♦ [...] Les secondes s'écoulaient. Elles s'écoulaient vraiment comme du sang. Le vol dure-t-il encore ? Chaque seconde emporte une chance. Et voilà que le temps qui s'écoule semble détruire. Comme, en vingt siècles, il touche un temple, fait son chemin dans le granit et répand le temple en poussière, voilà que des siècles d'usure se ramassent dans chaque seconde et menacent un équipage. Chaque seconde emporte quelque chose. Cette voix de Fabien, ce rire de Fabien, ce sourire. Le silence gagne du terrain. Un silence de plus en plus lourd, qui s'établit sur cet équipage comme le poids d'une mer. Alors quelqu'un remarque : — Une heure quarante. Dernière limite de l'essence : il est impossible qu'ils volent encore.

Et la paix se fait. Quelque chose d'amer et de fade remonte aux lèvres comme aux fins de voyage. Quelque chose d'un peu écoeurant. Et parmi tous ces nickels et ces artères de cuivre, on ressent la tristesse même qui règne sur les usines ruinées. Tout ce matériel semble pesant, inutile, désaffecté : un poids de branches mortes. [...]