



MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

**M. Jean-Yves Le Drian,  
ministre de la Défense**

***Hommage au commandant Antoine de Saint-Exupéry***

**Au Panthéon, le mardi 13 décembre 2016**

*– Seul le prononcé fait foi –*

Madame la ministre,

Mesdames et Messieurs les élus,

Monsieur le chef d'état-major de l'armée de l'air,

Mesdames et Messieurs les officiers généraux,

Officiers, sous-officiers et aviateurs,

Mesdames et Messieurs,

Plus de 70 ans après sa disparition, la Nation rend aujourd'hui hommage au commandant Antoine de Saint-Exupéry. Pilote, écrivain, combattant, Saint-Ex fut tout cela à la fois, et de façon indissociable.

Avec lui, l'aéronautique civile et militaire est entrée au panthéon des lettres, tandis que chacun de ses livres nous rappelle l'épopée technique et humaine des pionniers de l'aviation, lui qui en fut à la fois l'acteur et le héraut.

« *Ecrire ou voler, pour moi c'est tout un* » disait-il en 1939 ; une fois la guerre déclarée, il aurait pu ajouter « *combattre* ». Car pour lui, la responsabilité ne va pas sans engagement et sans le risque assumé du don de soi, jusqu'au sacrifice suprême. Quant à l'écriture, sa valeur comme sa vérité reposent sur la participation à une expérience collective, dont l'écrivain témoigne devant ses contemporains. A l'heure des plus grands périls, « *comment penser sur la France si l'on*

*ne prend pas de risques ? »* se demande-t-il. Pour Saint-Exupéry, la littérature, sœur de l'action, emporte avec elle une morale, et peut-être une politique, que nos paroles et nos actes incarnent dans l'Histoire et devant les hommes.

C'est aux commandes de son Lightning P 38 qu'il s'envole le 31 juillet 1944 pour une mission de reconnaissance au-dessus de la Provence. Ce dernier vol de guerre, il a bataillé pour l'obtenir, en dépit de son âge et d'un corps marqué par les accidents et la fatigue des heures de vol. Cette dernière mission qui le vit disparaître, elle fut le signe ultime d'une existence entrée depuis dans la légende, aux côtés de ses camarades, eux dont il fut le chantre, du Sahara aux immensités de la Terre de feu, du ciel d'Arras aux combats d'Afrique du Nord.

Ce destin s'annonce dès l'enfance, au contact des mécaniciens et des pilotes qu'il rencontre sur le terrain d'aviation d'Ambérieu, lors des vacances qu'il passe en famille. Pris de passion pour l'aviation naissante, c'est à douze ans qu'il prend son envol, pour un baptême de l'air à bord d'un Berthaud-Wroblewski.

Adolescent en quête d'une vocation, il songe à la carrière des armes, tandis que la France est encore en guerre. A Paris, alors qu'il prépare l'Ecole navale en 1917, il observe à la nuit tombée les combats aériens au-dessus de la capitale. Au lendemain de la signature du Traité de

Versailles, il a 19 ans. Sa génération n'a pas connu le feu des tranchées, mais elle a grandi à l'ombre des appels à la mobilisation de la Nation.

En 1921, alors qu'il doit effectuer son service militaire, il demande à servir dans l'aéronautique militaire. Incorporé au 2<sup>ème</sup> Régiment d'aviation de Strasbourg, comme soldat de 2<sup>ème</sup> classe, et ne sachant pas encore piloter, il est affecté aux troupes au sol.

A l'époque, l'aéronautique militaire en est encore à ses débuts. Elle sera érigée en « arme spéciale » en décembre 1922, avant de devenir une armée à part entière en 1934. Aujourd'hui, l'armée de l'air conserve le souvenir de l'un de ses glorieux anciens. La présence sur les rangs d'un détachement d'aviateurs de l'escadrille « *Le Petit Prince* » de la base aérienne 709 en témoigne.

A force de ténacité, Saint-Exupéry obtient son brevet de pilote civil. Il peut alors commencer sa formation de pilote militaire aux commandes d'un Bréguet 14, au 37<sup>e</sup> régiment d'aviation cantonné près de Casablanca.

Après avoir réussi le concours d'officier de réserve, il est ensuite affecté au camp d'Avord, qui fut le premier terrain d'entraînement des pilotes de 14-18.

C'est là qu'il fait la connaissance du sergent Marcel Reine, le futur camarade de l'Aéropostale.

Jeune pilote rendu à la vie civile, Saint-Exupéry publie en 1926 une nouvelle, « *L'aviateur* », dans la revue *Le Navire d'argent*. Déjà le projet littéraire et la passion aéronautique ne font qu'un. Elle est préfacée par Jean Prévost, le futur capitaine Goderville qui mourra lui aussi en 1944, les armes à la main dans le maquis du Vercors.

C'est à la même date qu'il entre chez Latécoère, d'abord comme mécanicien, où il fait ses classes, puis comme pilote. Sous la houlette de Didier Daurat, le chef d'exploitation de la ligne mythique Toulouse-Casablanca-Dakar, il fait sien l'idéal de l'aéropostale : passer par tous les temps pour acheminer le courrier ; aux commandes de son avion, être un artisan de communication entre les hommes séparés par des milliers de kilomètres.

*Courrier Sud* en sera le témoignage inaugural, dans un récit qui fait entrer l'imaginaire aéronautique dans la modernité littéraire. Le style de Saint-Exupéry, c'est celui d'une littérature de l'outil et du travail, à l'image de cette leçon de géographie concrète que lui inculque Guillaumet alors qu'il prépare son premier convoi pour Alicante.

Il devient chef d'escale à Cap-Juby, en Mauritanie, où il demeure dix-huit mois, dans ce lieu solitaire où les Bréguet 14 se ravitaillent en carburant. Entre l'immensité de l'Atlantique et l'infini du Sahara, il doit faire œuvre de diplomate, dialoguant avec les espagnols et les tribus rebelles du désert, lorsque des équipages sont faits prisonniers au milieu du désert. Pour ce faire, il apprend l'arabe ; il se rend également en zone dissidente, à la rencontre des chefs maures.

Toute sa vie il aura, jusque dans *Citadelle*, son dernier ouvrage resté inachevé, la nostalgie du désert : « *j'ai vécu trois années dans le Sahara. Quiconque a connu la vie saharienne, où tout en apparence n'est que solitude et dénuement, pleure cependant ces années-là, comme les plus belles qu'il ait vécues.* ». C'est aussi là qu'il fait l'expérience du difficile et nécessaire dialogue des cultures.

De retour en France, il suit à Brest le cours supérieur de navigation aérienne de la Marine, avant de s'embarquer pour l'Argentine. Avec les camarades de « la Ligne », Jean Mermoz, Henri Guillaumet et Marcel Reine, il va mettre en œuvre l'idée visionnaire de Didier Daurat : acheminer le courrier à travers l'Atlantique Sud.

Saint-Ex devient directeur de l'exploitation de la compagnie *Aeroposta Argentina*, filiale de l'Aéropostale pour les lignes intérieures en Amérique du Sud. En juin 1930, Henri Guillaumet se perd dans les Andes. Pendant cinq jours, Saint-Exupéry vole à sa

recherche. Pendant cinq jours, Guillaumet marche pour survivre, contre toute raison, jusqu'à être retrouvé.

Cet exploit, Saint-Ex en fera le récit dans *Terre des hommes*, et la phrase de son ami survivant, « *ce que j'ai fait, je le jure, jamais aucune bête ne l'aurait fait* », est devenue le symbole de la force morale face à l'adversité. Car l'écrivain se double d'un humaniste militant. Soucieux de célébrer la fraternité qui « *se noue dans un don commun à plus vaste que soi.* », il ne cesse d'interroger les situations extrêmes où se révèlent certains aspects fondamentaux de la condition humaine, là où la solitude n'est pas exclusive de la communion.

C'est également dans *Terre des hommes* qu'il a cette formule magnifique, dont l'actualité nous interpelle : « *Nous sommes solidaires, emportés par la même planète, équipages d'un même navire. Et s'il est bon que des civilisations s'opposent pour favoriser des synthèses nouvelles, il est monstrueux qu'elles s'entre-dévorent.* »

Ecrivain d'action, il se veut le témoin lucide des transformations et des drames de son temps, comme journaliste en URSS ou lors de la guerre d'Espagne.

Pour continuer à écrire comme pour piloter, il faut combattre. Capitaine de réserve et refusant de travailler pour les services de l'Information à la déclaration de la guerre, il se démène pour être

versé au service actif. Il est finalement affecté au groupe 2/33 de grande reconnaissance. Il y retrouve de nouveaux frères d'armes : René Gavoille et Jean Israël notamment, les héros de *Pilote de guerre*.

Avec l'offensive allemande au printemps, les vols de reconnaissance sont de plus en plus périlleux ; les pertes augmentent de jour en jour. Du Bourget où ils sont repliés, les équipages du 2/33 sont envoyés en mission au-dessus d'Arras afin d'observer le dispositif allemand. Le 22 mai, c'est au tour de Saint- Exupéry de faire son devoir. Pour cette mission, il sera décoré de la croix de guerre avec palme et cité à l'ordre de l'armée.

Démobilisé le 5 août 1940, c'est un survivant qui parvient à New-York : Mermoz a disparu en mer en 1936, Guillaumet a été abattu en Méditerranée en novembre 1940, et tant de camarades du 2/33 ne sont pas rentrés.

Aux Etats-Unis, il fait campagne pour l'entrée en guerre des Américains. Après le débarquement allié en Afrique du Nord, Saint-Ex cherche à rejoindre ses camarades du 2/33. Après quelque six mille cinq cents heures de vol sous tous les ciels du monde, il rejoint ses camarades, aux commandes d'un Lightning P 38. Promu commandant en juin 1943, il effectue sa première mission au-dessus de la France le 21 juillet 1943, tout en poursuivant l'écriture de *Citadelle*. Jugé trop âgé, il est mis en réserve de commandement. Il cherche pourtant,

coûte que coûte, à reprendre le combat. On finit par lui confier cinq missions à titre exceptionnel.

Le 17 juillet, il effectue depuis la Corse une mission de reconnaissance des côtes provençales, où pourrait avoir lieu un débarquement allié. Le 31, c'est le jour fixé pour sa dernière mission. A 8h30, il décolle avec en guise d'armement une batterie de caméras, pour filmer à 35 000 pieds d'altitude la France, à la fois si proche et si lointaine. Les heures passent sans nouvelles de lui. A l'inquiétude succède l'angoisse puis la résignation. Saint-Ex ne reviendra pas.

*« Qui suis-je si je ne participe pas ? ... De quoi se sentent-ils responsables ceux-là qui n'engagent même pas leur parole ? »,* c'est la question que nous lègue Antoine de Saint- Exupéry, lui pour qui la grandeur résidait dans la capacité de chacun de se sentir responsable de tous.

C'était le sens de l'engagement du pilote de « la Ligne » : convoier le courrier, quoi qu'il en coûte. C'était la vocation de l'écrivain à faire œuvre de communication entre les hommes, comme un appel de la liberté à d'autres libertés ; c'était la volonté du combattant d'accomplir la mission, malgré la débâcle et l'exode, et dans l'espoir de la Libération de la France. C'est aujourd'hui encore l'idéal de nos aviateurs et de toutes celles et de tous ceux qui ont fait le choix de nous défendre.

Dans ce temple que la Nation dédie à la mémoire de ses grands hommes, la France rend aujourd'hui hommage à l'auteur du *Petit Prince*. Au fil des années, l'œuvre de Saint-Exupéry est devenue universelle, atteignant toutes les jeunesse du monde ; et l'engagement exemplaire dont il fit preuve dans son époque demeure une source d'inspiration pour les générations présentes et à venir.

A l'heure où notre pays doit relever des défis majeurs, l'humanisme d'Antoine de Saint-Exupéry est une ressource plus que jamais nécessaire à notre République.