

Saint-Exupéry

# Terre des hommes



folio 

Texte intégral

I. <i>La ligne.</i>	11
II. <i>Les camarades.</i>	31
III. <i>L'avion.</i>	50
IV. <i>L'avion et la planète.</i>	55
V. <i>Oasis.</i>	68
VI. <i>Dans le désert.</i>	76
VII. <i>Au centre du désert.</i>	111
VIII. <i>Les hommes.</i>	160

Saint-Exupéry

# Terre des hommes



folio 

Texte intégral

# Antoine de Saint-Exupéry Terre des hommes



Il est inexplicable que nous soyons vivants. Je remonte, ma lampe électrique à la main, les traces de l'avion sur le sol. A deux cent cinquante mètres de son point d'arrêt nous retrouvons déjà des ferrailles tordues et des tôles dont, tout le long du parcours, il a éclaboussé le sable. Nous saurons, quand viendra le jour, que nous avons tamponné presque tangentiellement une pente douce au sommet d'un plateau désert.

Saint-Exupéry (1900-1944), l'écrivain-aviateur, est devenu célèbre avec *Vol de nuit* (Prix Fémina 1931), précédé de *Courrier Sud* et suivi de *Pilote de guerre*, du *Petit Prince*, de *Citadelle*.

Deux millions d'exemplaires de *Terre des hommes* ont été vendus en France.

**COLLECTION FOLIO**



Antoine de  
Saint-Exupéry

Terre  
des hommes

Gallimard

*Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation  
réservés pour tous les pays.*

© *Éditions Gallimard, 1939.*

*Henri Guillaumet mon camarade  
je te dédie ce livre.*



La terre nous en apprend plus long sur nous que tous 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 éparées 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.

## LA LIGNE

C'était en 1926. Je venais d'entrer comme jeune pilote de ligne à la Société Latécoère qui assura, avant l'Aéropostale, puis Air France, la liaison Toulouse-Dakar. Là j'apprenais le métier. A mon tour, comme les camarades, je subissais le noviciat que les jeunes y subissaient avant d'avoir l'honneur de piloter la poste. Essais d'avions, déplacements entre Toulouse et Perpignan, tristes leçons de météo dans le fond d'un hangar glacial. Nous vivions dans la crainte des montagnes d'Espagne, que nous ne connaissions pas encore, et dans le respect des anciens.

Ces anciens, nous les retrouvions au restaurant, bourrus, un peu distants, nous accordant de très haut leurs conseils. Et quand l'un d'eux, qui rentrait d'Alicante ou de Casablanca, nous rejoignait en retard, le cuir trempé de pluie, et que l'un de nous, timidement, l'interrogeait sur son voyage, ses réponses brèves, les jours de tempête, nous construisaient un monde fabuleux, plein de pièges, de trappes, de falaises brusquement surgies, et de remous qui eussent déraciné des cèdres. Des dragons noirs défen-

daient l'entrée des vallées, des gerbes d'éclairs couronnaient les crêtes. Ces anciens entretenaient avec science notre respect. Mais de temps à autre, respectable pour l'éternité, l'un d'eux ne rentrait pas.

Je me souviens ainsi d'un retour de Bury, qui se tua depuis dans les Corbières. Ce vieux pilote venait de s'asseoir au milieu de nous, et mangeait lourdement sans rien dire, les épaules encore écrasées par l'effort. C'était au soir de l'un de ces mauvais jours où, d'un bout à l'autre de la ligne, le ciel est pourri, où toutes les montagnes semblent au pilote rouler dans la crasse comme ces canons aux amarres rompues qui labouraient le pont des voiliers d'autrefois. Je regardai Bury, j'avalai ma salive et me hasardai à lui demander enfin si son vol avait été dur. Bury n'entendait pas, le front plissé, penché sur son assiette. A bord des avions découverts, par mauvais temps, on s'inclinait hors du pare-brise, pour mieux voir, et les gifles de vent sifflaient longtemps dans les oreilles. Enfin Bury releva la tête, parut m'entendre, se souvenir, et partit brusquement dans un rire clair. Et ce rire m'émerveilla, car Bury riait peu, ce rire bref qui illuminait sa fatigue. Il ne donna point d'autre explication sur sa victoire, pencha la tête, et reprit sa mastication dans le silence. Mais dans la grisaille du restaurant, parmi les petits fonctionnaires qui réparent ici les humbles fatigues du jour, ce camarade aux lourdes épaules me parut d'une étrange noblesse ; il laissait, sous sa rude écorce, percer l'ange qui avait vaincu le dragon.

Vint enfin le soir où je fus appelé à mon tour dans le bureau du directeur. Il me dit simplement :

— Vous partirez demain.

Je restais là, debout, attendant qu'il me congédiât. Mais, après un silence, il ajouta :

— Vous connaissez bien les consignes ?

Les moteurs, à cette époque-là, n'offraient point la sécurité qu'offrent les moteurs d'aujourd'hui. Souvent, ils nous lâchaient d'un coup, sans prévenir, dans un grand tintamarre de vaisselle brisée. Et l'on rendait la main vers la croûte rocheuse de l'Espagne qui n'offrait guère de refuges. « Ici, quand le moteur se casse, disions-nous, l'avion, hélas ! ne tarde guère à en faire autant. » Mais un avion, cela se remplace. L'important était avant tout de ne pas aborder le roc en aveugle. Aussi nous interdisait-on, sous peine des sanctions les plus graves, le survol des mers de nuages au-dessus des zones montagneuses. Le pilote en panne, s'enfonçant dans l'étaupe blanche, eût tamponné les sommets sans les voir.

C'est pourquoi, ce soir-là, une voix lente insistait une dernière fois sur la consigne :

— C'est très joli de naviguer à la boussole, en Espagne, au-dessus des mers de nuages, c'est très élégant, mais...

Et, plus lentement encore :

— ... mais souvenez-vous : au-dessous des mers de nuages... c'est l'éternité.

Voici que brusquement, ce monde calme, si uni, si simple, que l'on découvre quand on émerge des nuages, prenait pour moi une valeur inconnue. Cette douceur devenait un piège.

J'imaginai cet immense piège blanc étalé, là, sous mes pieds. Au-dessous ne régnaient, comme on eût pu le croire, ni l'agitation des hommes, ni le tumulte, ni le vivant charroi des villes, mais un silence plus absolu encore, une paix plus définitive. Cette glu blanche devenait pour moi la frontière entre le réel et l'irréel, entre le connu et l'inconnaissable. Et je devinais déjà qu'un spectacle n'a point de sens, sinon à travers une culture, une civilisation, un métier. Les montagnards connaissaient aussi les mers de nuages. Ils n'y découvraient cependant pas ce rideau fabuleux.

Quand je sortis de ce bureau, j'éprouvai un orgueil puéril. J'allais être à mon tour, dès l'aube, responsable d'une charge de passagers, responsable du courrier d'Afrique. Mais j'éprouvais aussi une grande humilité. Je me sentais mal préparé. L'Espagne était pauvre en refuges ; je craignais, en face de la panne menaçante, de ne pas savoir où chercher l'accueil d'un champ de secours. Je m'étais penché, sans y découvrir les enseignements dont j'avais besoin, sur l'aridité des cartes ; aussi, le cœur plein de ce mélange de timidité et d'orgueil, je m'en fus passer cette veillée d'armes chez mon camarade Guillaumet. Guillaumet m'avait précédé sur les routes. Guillaumet connaissait les trucs qui livrent les clefs de l'Espagne. Il me fallait être initié par Guillaumet.

Quand j'entrai chez lui, il sourit :

— Je sais la nouvelle. Tu es content ?

Il s'en fut au placard chercher le porto et les verres, puis revint à moi, souriant toujours :

— Nous arrosons ça. Tu verras, ça marchera bien.

Il répandait la confiance comme une lampe répand la lumière, ce camarade qui devait plus tard battre le record des traversées postales de la Cordillère des Andes et de celles de l'Atlantique Sud. Quelques années plus tôt, ce soir-là, en manches de chemise, les bras croisés sous la lampe, souriant du plus bienfaisant des sourires, il me dit simplement : « Les orages, la brume, la neige, quelquefois ça t'embêtera. Pense alors à tous ceux qui ont connu ça avant toi, et dis-toi simplement : ce que d'autres ont réussi, on peut toujours le réussir. » Cependant, je déroulai mes cartes, et je lui demandai quand même de revoir un peu, avec moi, le voyage. Et, penché sous la lampe, appuyé à l'épaule de l'ancien, je retrouvai la paix du collège.

Mais quelle étrange leçon de géographie je reçus là ! Guillaumet ne m'enseignait pas l'Espagne ; il me faisait de l'Espagne une amie. Il ne me parlait ni d'hydrographie, ni de populations, ni de cheptel. Il ne me parlait pas de Guadix, mais des trois orangers qui, près de Guadix, bordent un champ : « Méfie-toi d'eux, marque-les sur ta carte... » Et les trois orangers y tenaient désormais plus de place que la Sierra Nevada. Il ne me parlait pas de Lorca, mais d'une simple ferme près de Lorca. D'une ferme vivante. Et de son fermier. Et de sa fermière. Et ce couple prenait, perdu dans l'espace, à quinze cents kilomètres de nous, une importance démesurée. Bien installés sur le versant de leur montagne, pareils à des gardiens de