

Pèlerin

MAGAZINE

Cinéma
Gladiator
Le nouveau *Ben Hur*

Sondage
Comment les Français voient la famille

Une enquête Ifop
Unaf, La Croix
Pèlerin Magazine

TOULOUSE

Perpignan

EXCLUSIF

Notre expédition sur les traces de

Saint-Exupéry

vacances

Quelles précautions pour voyager tranquille à l'étranger

M 2326 - 6133 - 13,00 F





Au-dessus de la frontière franco-espagnole, l'un des deux avions de l'aéroclub de Bergerac, partenaire de Pèlerin Magazine, s'apprête à affronter l'orage.

Sur les traces de Saint-Ex



A l'occasion du centenaire de la naissance d'Antoine de Saint-Exupéry, pilote et écrivain, *Pèlerin Magazine* est parti sur ses traces, tout au long de la ligne mythique de l'Aéropostale, depuis la France jusqu'à Saint-Louis du Sénégal. Nos escales : Alicante, Malaga, Tanger, Casablanca, Agadir, Cap Juby, Villa Cisneros, Port-Etienne.

TEXTE : FRÉDÉRIC MOUNIER, PHOTOS : RICHARD MANIN



Qui n'a pas rêvé, en lisant Saint-Exupéry, d'affronter aux commandes d'un avion léger les fureurs des Pyrénées, la chaleur désertique du Sud espagnol, les incertitudes du détroit de Gibraltar ou encore la blancheur de Casablanca ?

Qui n'a pas rêvé, ayant refermé *Le Petit Prince*, de dessiner un mouton sur fond de dune, de contempler sur des centaines de kilomètres l'incertaine frontière inviolée entre le Sahara et l'océan Atlantique ?

Qui, enfin, n'a pas rêvé, entre les lignes de *Terre des hommes*, d'aller à la rencontre des Maures, de savourer la douceur coloniale de Saint-Louis du Sénégal ?

Tout cela, *Pèlerin Magazine* a choisi de le faire revivre à ses lecteurs, à l'occasion du centenaire de la naissance du poète-écrivain. Jusqu'à la fin du mois de juillet, nos *Carnets de vol* vous emmèneront, avec le parrainage du spationaute français Patrick Baudry, tout au long de la ligne des pionniers de l'Aéropostale.

Notre chef pilote sera le père Philippe Demoures, prêtre à Bergerac, en Dordogne, qui fut chef d'escadrille sur Jaguar. Au Maroc et au Sénégal, il nous emmènera à la rencontre des communautés chrétiennes.

Avec les équipages de l'aéroclub de Bergerac, notre partenaire, nous verrons défiler sous nos ailes, d'Europe en Afrique, une même humanité, celle que Saint-Exupéry et ses amis Mermoz, Guillaumet, Daurat, ont voulu à tout prix réunifier, grâce au courrier, qu'ils faisaient « passer » au péril de leur vie. ■

Au sud de l'Espagne, c'est déjà l'Afrique. L'eau, le soleil et la terre sont péniblement domestiqués par l'homme. A bord de son avion chargé de courrier, Saint-Exupéry rêvait de relier, au péril de sa vie, et au-delà des différences de race, de culture et de religion, les hommes aux hommes.



Le père Philippe Demoures, prêtre à Bergerac, ex-pilote de chasse, aux commandes du Cessna 172 avec Frédéric Aujard, pilote professionnel (à droite).



Au-dessus du Sahara, le père Demoures délaïsse le manche à balai pour un instant de prière, nourrie de la lecture des psaumes.

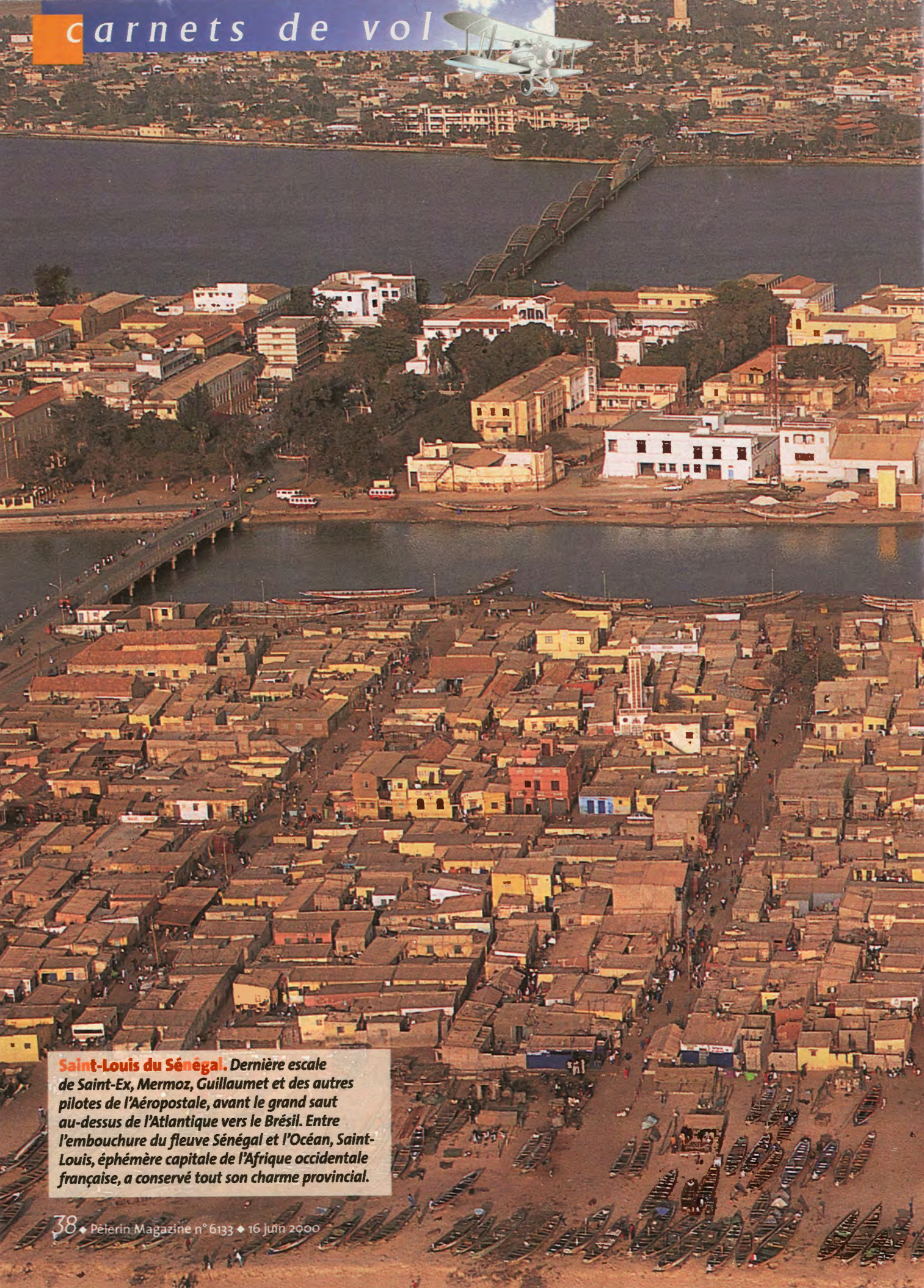


Cap Juby (sud du Maroc). C'est ici, entre désert et Océan, adossé au fortin espagnol toujours debout aujourd'hui, que Saint-Exupéry, alors chef d'escale de l'Aéropostale, imagina les premières pages du Petit Prince et de Terre des hommes.



Le Petit Prince

— Qu'est-ce que c'est que cette chose-là ?
 — Ce n'est pas une chose. Ça vole. C'est un avion. C'est mon avion. Et j'étais fier de lui apprendre que je volais. Alors, il s'écria :
 — Comment ! Tu es tombé du ciel ?
 — Oui, fis-je, modestement.
 — Ah ! ça, c'est drôle... Et le petit prince eut un très joli éclat de rire qui m'irrita beaucoup. Je désire que l'on prenne mes malheurs au sérieux. Puis, il ajouta :
 — Alors, toi aussi tu viens du ciel !
 De quelle planète es-tu ?
 (Le Petit Prince)



Saint-Louis du Sénégal. Dernière escale de Saint-Ex, Mermoz, Guillaumet et des autres pilotes de l'Aéropostale, avant le grand saut au-dessus de l'Atlantique vers le Brésil. Entre l'embouchure du fleuve Sénégal et l'Océan, Saint-Louis, éphémère capitale de l'Afrique occidentale française, a conservé tout son charme provincial.



Frédéric Mounier vous raconte...
Dans le sillage de l'Aéropostale



En cette année de centenaire d'Antoine de Saint-Exupéry, *Pèlerin Magazine* est parti sur les traces du pilote écrivain. De Bergerac à Saint-Louis du Sénégal, nous avons volé à la recherche des traces de Saint-Ex. Durant sept semaines, Frédéric Mounier, rédacteur en chef délégué, et Richard Manin, photographe, font revivre à nos lecteurs les grandes étapes de ces carnets de vol pas comme les autres. Après l'histoire de l'Aéropostale et les préparatifs du départ (n° 6133), voici, cette semaine, la première grande étape au-dessus de l'Espagne.

2 "Guillaumet me faisait de l'Espagne une amie..."

Un matin d'avril, l'expédition *Pèlerin Magazine* sur les traces de Saint-Exupéry se prépare, dans la fièvre, à décoller de Bergerac (Dordogne). Tandis que Saint-Exupéry apprenait à « lire » la côte espagnole champ par champ, nous allons survoler un littoral gagné par le béton.

« O n y va ! » Brusquement, l'attente s'achève. Le « plafond » se lève. Il y a une trouée. Nous pouvons partir. Derniers adieux, dernières étreintes. Nous montons dans les avions. Là commence le cérémonial qui nous deviendra vite familier : mettre le casque écouteurs-micro, sans lequel le raffut du cockpit devient vite intolérable et sans lequel nous ne pouvons parler ; serrer sa ceinture, fermer la verrière, appeler la tour : « Fox-golf-golf-Xray-zoulou. Bergerac, bonjour. » Ainsi contactée, la tour de contrôle de Bergerac, puis toutes les autres jusqu'en Afrique, nous libèreront le ciel.

Cap au Sud-Est (« Sierra Echo », disent les pilotes). Premières impressions. Des *cumulus congestus* jouent à cache-cache avec le soleil. « Ça bourgeoine », entend-on dans les casques. Le Périgord ne se laisse pas dévoiler. Au-dessus de Castres, le soleil touche le sol. Au loin, les Pyrénées enneigées se dessinent. A l'approche de Perpignan, les voix fermes des pilotes dialoguent avec la tour. On se sent pris dans un filet invisible de sécurité. La Méditerranée scintille et cligne de l'œil au car-



KEVSTONE - SYGMA

go échoué sur la plage de Port-La-Nouvelle lors de la dernière tempête. Des éoliennes, mollement en mouvement, nous tendent les bras. « Je viens de passer le point Novembre Echo. Je me dirige vers Echo Charlie », annonce notre pilote, Marguerite, dans son micro. Tout va bien.

Lorsque Saint-Ex se porte candidat chez Latécoère, et se prépare à survoler ces mêmes étendues, sa carrière est encore à ses débuts. Ses amis notent « le regard étonné, le nez étonné, l'ovale étonné. Et pourtant, il se dégageait de son visage clair et sain une impression de grand sérieux, tantôt évangélique et tantôt scientifique. C'était, de pied en cap, un fils de grande famille française, un seigneur, et l'aventure, le service, l'audace, le calme avaient encore rehaussé cette attitude. » (Léon-Paul Fargue, *Souvenir de Saint-Exupéry*.) Ou encore : « Saint-Ex était rond de partout et parfois carrément lunaire, sans être gros de nulle part, un peu trop gros cependant pour sa timidité. Il avait l'air de tenir sa destinée en main comme il tenait un verre, de la créer, de la maintenir en pleine lumière, d'être à la tête de lui-même. » (André Beucler, *Le Figaro littéraire*.) Et pourtant, cette des-

« Saint-Exupéry... le service, l'audace et le calme »

tinée, il a du mal à la mettre en œuvre. Successivement admissible à l'École navale (1919), puis auditeur libre aux Beaux-Arts (1920), employé aux Tuileries de Boursin (1923), représentant des camions Saurer (1924), il se cherche, cherche sa vie, avec une passion déclarée : le pilotage. Son baptême de l'air date de juillet 1912, sur le terrain d'Ambérieu, tout proche de la propriété familiale de Saint-Maurice-de-Rémens, dans le Bugey (Ain). Et c'est comme mécanicien, les mains dans le cambouis, qu'il débutera sa carrière chez Latécoère, en 1926. Très vite, il prendra les commandes.

A cette époque, Saint-Exupéry et ses frères d'aventure étaient seuls dans leur ciel. Les premiers temps, les carlingues étaient ouvertes à tous vents. Les pilotes étaient gelés, assourdis par le bruit du moteur, suspendus à un vague signal radio bien aléatoire.

Aujourd'hui, nous sommes, en apparence, à l'abri des éléments, pris en charge par de lointains bons Samaritains professionnels, soudés par un langage commun. Le P. Demoures explique : « Le monde aéronautique est composé d'individualistes qui savent qu'ils ont besoin des autres pour vivre. » Cela, à tout le moins, n'a pas changé depuis l'époque de Saint-Ex.

La France qui défile sous nos ailes, Saint-Ex ne la reconnaîtrait pas. Autoroutes et zones industrielles, hypermarchés et centres commerciaux tracent sur la terre des cicatrices aseptisées. Les points bleus des pis-



Henri Guillaumet et Antoine de Saint-Exupéry devant un Latécoère 28 de l'Aéropostale. Le timbre (à g.) a été édité en 1948.



PHOTOS RICHARD MANIN



Entre la France et l'Espagne
En l'air, on sent qu'on franchit
une frontière au changement
d'accent du contrôleur.

« Peu à peu, l'Espagne de ma carte devenait sous ma lampe un pays de conte de fées. Je balisais d'une croix les refuges et les pièges. Je balisais ce fermier, ce ruisseau, ces trente moutons. Je portais à sa place exacte cette bergère qu'avaient négligée les géographes. » (Terre des Hommes.)



Les nuages élèvent l'avion ou l'abaissent, malgré lui. Parfois, il est secoué, brusquement, comme si une main invisible s'en saisissait.



Les lignes se dessinent à l'infini. Voici la frontière franco-espagnole. Les Pyrénées se veulent modestes, légèrement embrumées. En l'air, on sait qu'on franchit une frontière au changement d'accent du contrôleur. Et puis, les *plazas de toros* succèdent aux stades de rugby. La géométrie agricole se fait plus aléatoire.

Vue de haut, la terre est comme du cuir : tantôt brute, tantôt affinée. Les lignes à haute tension décrivent de longues saignées; les tours de relais hertziens ont remplacé les tours génoises; les échangeurs, les péages sont les nouvelles haies. Parfois, un village sur un piton, autour d'une église, témoigne du passé. Les centres historiques des villes, recroquevillés sur eux-mêmes, protègent leurs secrets, à l'inverse des banlieues, qu'on croirait dessinées du ciel.

L'avion, nous l'apprenons bien vite, trace son chemin en plusieurs dimensions. Son altitude doit se défier des sommets, même dérisoires. Sa vitesse doit composer avec les vents et les courants, aussi invisibles que puissants. Plus tard, au-dessus du Sahara, pris dans une bulle salubre, nous doublerons ainsi notre vitesse, économisant le précieux carburant. De même, les nuages, bien visibles, élèvent l'avion ou l'abaissent malgré lui. Parfois, il est secoué, brusquement, comme si une main invisible s'en saisissait. C'est la chaleur qui monte du sol et nous élève, impérieusement.

Déjà, Saint-Exupéry et les pilotes de l'Aéropostale devaient se plier à ses contraintes, en jouer. En l'air, on est libre, mais seulement jusqu'à un certain point, celui au-delà duquel la vie n'est plus possible. C'est sur ce mince fil que ces jeunes hommes jouaient sans cesse, pour que le courrier passe.



« Ces couleurs de la terre et du ciel, ces traces de vent sur la mer, ces nuages dorés du crépuscule, le pilote ne les admire point, mais les médite. Semblable au paysan qui fait sa tournée dans son domaine, et prévoit, à mille signes, la marche du printemps, la menace du gel, l'annonce de la pluie, le pilote de métier, lui aussi, déchiffre les signes de la neige, des signes de brume, des signes de nuit bienheureuse. La machine, qui semblait d'abord l'en écarter, le soumet, avec plus de rigueur encore, aux grands problèmes naturels. Seul au milieu du vaste tribunal qu'un ciel de tempête lui compose, ce pilote dispute son courrier à trois divinités élémentaires, la montagne, la mer et l'orage. » (*Terre des Hommes.*)

Pour nous, ce « tribunal » se matérialise sur l'écran électronique du GPS (Global positionner satellite). On y voit la silhouette de l'avion avancer. Le nom des villes est indiqué, le cap est tracé, comme si le satellite nous pouponnait d'en haut...

Les troupeaux ont fait place aux lotissements avec piscines

Palmiers, cyprès, pins et oliviers rythment les champs de Catalogne, enserrant les maisons blanches. En mer, des navires sont à l'ancre. Les plages sont presque intégralement bétonnées, investies par le tourisme de masse, venu chercher ici un soleil que nous ne trouvons pas durant ce premier jour de vol. Sur des centaines de kilomètres, de lourds immeubles se pressent sur la côte. Les champs familiaux, les petits troupeaux chantés par Saint-Ex sont devenus des lotissements avec piscines. Les montagnes veillent sur ces multitudes humaines qui ont choisi le culte du soleil et de la mer. Au sol se dessine ainsi le combat entre sauvagerie et civilisation. Benidorm est un véritable New York-sur-Mer. Comment Saint-Ex l'aurait-il décrite? Peut-être se serait-il contenté de l'ignorer...

Car c'est sur ce parcours qu'il a convoyé son tout premier avion de courrier, à destination d'Alicante. C'est Guillaumet, son aîné, qui l'a aidé à préparer son vol : « 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 phare, ils étaient prêts, sous leurs étoiles, à porter secours à des hommes. » (*Terre des Hommes.*)

Les plages de la Costa Brava sont presque entièrement bétonnées, investies par le tourisme de masse. Comment Saint-Ex les aurait-il décrites?

Parentèse sauvage, le delta de l'Ebre féconde la Méditerranée de ses alluvions. Un tel spectacle devrait être obligatoire pour tous les élèves, histoire de rendre vivante la géographie. André Durou, aux commandes, se souvient de l'époque où, avec ses camions, il devait traverser les rivières espagnoles à gué. Il a vécu, comme Saint-Ex, les derniers temps où la nature pouvait encore s'imposer à l'homme. Un rien lui faisait alors prendre conscience de son extrême fragilité.

Voler ainsi à la poursuite de Saint-Exupéry, c'est comme voler à la poursuite d'un fantôme, évaporé dans les cieux, dans nos têtes. Il suffit d'une seule journée de vol pour comprendre : comment se contenter, au sol, d'une vie dite ordinaire ?

Alicante, précédée d'une mer de serres agricoles, se pointe à l'horizon. « Alicante est le point le plus chaud d'Europe, le seul où mûrissent les dattes. Je me promène sans manteau, étonné de cette nuit des Mille et une nuits, des palmiers, des étoiles tièdes et d'une mer si discrète qu'on ne l'entend pas, qu'on ne la voit pas, qui évente à peine », écrivait Saint-Exupéry. A partir de 1927, il lui fallut parfois neuf heures pour aller de Toulouse à Alicante dans la tempête, un vol de cinq à six heures normalement. En 1918, lorsque Latécoère voulut s'y poser pour la première fois, il avait demandé une piste de 600 mètres de long. En lieu et place, ils trouvèrent un terrain de 600 mètres... carrés. L'avion s'écrasa. Aujourd'hui, Alicante « sent » toujours l'Afrique. Mais l'aéroport est international et bruyant des charters qui y déversent leurs milliers de touristes. Dans les parages, l'homme a fait fleurir le désert. Retenues d'eau, barrages, systèmes d'irrigation ont donné vie à cette terre andalouse apparemment ingrate. Almeria apparaît ainsi cuirassée de serres. C'est avec elle que s'achève notre première journée.

Ce soir, la météo nous prévient : « Demain, ça ne passe pas. Un front menaçant s'étend jusqu'au Nord-Maroc. » Passerons-nous à tout prix ? ■

La semaine prochaine les difficultés vont se produire là où nous ne les attendions pas. En Espagne. Météo pourrie, atterrissage en catastrophe à Malaga, passage périlleux du détroit de Gibraltar... Mais le Maroc nous autorisera des rencontres inattendues.



Au large de Barcelone l'avion trace son chemin. On se sent pris dans un filet de sécurité invisible tissé par le contrôle aérien.



En Espagne « Du haut de nos trajectoires rectilignes, nous découvrons le soubassement essentiel, l'assise de rocs, de sable et de sel où la vie, quelquefois, ici et là, se hasarde à fleurir. » (*Terre des Hommes.*)



Frédéric Mounier vous raconte...
Dans le sillage de l'Aéropostale



En cette année de centenaire d'Antoine de Saint-Exupéry, *Pèlerin Magazine* est parti sur les traces du pilote-écrivain. De Bergerac à Saint-Louis du Sénégal, nous avons volé à la recherche des traces de Saint-Ex. Durant sept semaines, Frédéric Mounier, rédacteur en chef délégué, et Richard Manin, photographe, font revivre à nos lecteurs les grandes étapes de ce carnet de vol pas comme les autres.

Résumé :
Après une première journée de vol consacrée à la découverte du littoral espagnol, bien bétonné depuis Saint-Ex... et des vicissitudes du ciel, les héritiers de l'Aéropostale imaginent mal de rester cloués au sol, esclaves de la météo...

3 A travers les orages, de l'Espagne au Maroc

Les difficultés arrivent là où nous ne les attendions pas. En Espagne. Météo pourrie, atterrissage en catastrophe à Malaga, passage périlleux du détroit de Gibraltar... Mais le Maroc nous autorisera des rencontres inattendues...



Antoine de Saint-Exupéry devait jouer avec les vents et les courants, au ras du sol et des flots.

Ce dimanche matin, nous prenons conscience que l'avion devient notre vraie maison. Les nombreux hôtels où nous allons dormir ne seront que havres provisoires, simples prétextes à recharger les batteries, pour pouvoir vivre la vraie vie... en l'air.

De même, nous prenons conscience du vieil adage selon lequel « l'aviation est un moyen de transport rapide pour gens pas pressés ». Dans la journée, dans le ciel, nous allons vite, en liberté d'un point à un autre. Au sol, l'attente est la principale occupation. Tant de démarches à effectuer : fiches de police, consultation de la météo (dont nous verrons bientôt l'importance vitale), négociation des pleins d'essence, passages des douanes, paiement des taxes diverses, recherches de taxis, etc. « Saint-Ex et les autres, ils n'avaient pas tout ça ! » grommellent certains d'entre nous. Certes, ils risquaient simplement de s'écraser au sol, d'être capturés par ceux qu'on appelait à l'époque les « éléments hostiles » et bien d'autres dangers...

Saint-Ex et les autres, ils n'avaient pas tout ça !

Ce matin, c'est la météo qui tracasse nos pilotes. De Malaga jusqu'à Agadir (Maroc), elle est mauvaise, très mauvaise. C'est du moins ce que nous comprenons à travers le langage ésotérique professionnel : « Il y a des *cunimb* à 1 500. C'est *broken* à 2 000 et *overcast* à 2 500. La *visi* ne dépasse pas deux *kil*. » En un mot comme en cent : « Ça va secouer !... » Et, comme du temps de Saint-Ex, l'homme se retrouve

seul face aux éléments, et à la question essentielle : « Peut-on décoller ? » Résonnent en nous les mots inflexibles de Daurat, tourné, impénétrable, vers ses hommes : « Le courrier doit passer. » Et nous ? Dehors, sur la piste, il fait beau. Mais au loin...

Et puis, tuile supplémentaire : on nous dit qu'il n'y a plus de pétrole « aviation » disponible au Maroc. Pourquoi ? On ne sait pas. Mais où donc allons-nous ravitailler ? Notre autonomie ne dépasse pas 800 km. Météo et ravitaillement sont contre nous.

Face à ce premier obstacle, l'équipe se constitue, se fixe un objectif : passer, oui, mais pas au mépris de la vie. On décide donc de décoller, et d'essayer de se

poser à Tanger, au Maroc, où, dit-on, il reste, peut-être... de l'essence.

A 10 heures, on est en l'air. Et les pilotes crachotent dans la radio : « C'est pas joli devant... C'est crasseux... Il y a une barre droit devant. On va monter pour passer au-dessus. » Bientôt, la pluie claque sur la verrière.

La tour de Malaga, appelée pour prendre conseil, ne répond pas...

Au sol, on aperçoit une autoroute. Eux au moins, ils ont les roues qui touchent terre. A 1 500 m d'altitude, André Durou affirme, fort de son demi-siècle de pilotage : « A cette altitude, tant qu'on voit la côte, on ne risque rien. Et heureusement qu'il y a les serres : ça aide à voir le sol. »

Mais justement, là, on ne voit plus rien. Et l'avion est pris dans des « pompes », comme disent les pilotes, c'est-à-dire qu'il monte sans prévenir, d'un seul coup... et redescend aussi vite.

Pris dans cette lessiveuse géante, il nous revient en mémoire des passages où Saint-Exupéry doit son salut aux ceintures qui le relient à son siège et l'empêchent d'être expulsé. « On se sent soulevé par la queue, hein ? » note, placide, André.

De fait, sur le tableau de bord, l'horizon artificiel penche fortement, alors que nous nous sentons parfaitement à l'horizontal. « C'est normal, explique André, toujours aussi calme. Quand on n'a plus aucun point de repères, on a des sensations qui ne correspondent pas à la réalité. »

Il nous revient alors que les ailes de l'avion sont faites, simplement, de toile et de bois...

On pense aussi, malgré soi, à la tragique mésaventure aéronautique qui coûta la vie à Kennedy Junior...

Bref, ça ne va pas. On ne voit rien, ça secoue. Le cœur s'accélère. A la radio, l'autre avion annonce qu'il atterrit à Malaga. Nous décidons donc, au milieu des montagnes russes, de faire de même. Y parviendrons-nous ?

Enfin, Malaga répond à la radio.

On comprend bien, alors, l'expression : « Remettre sa vie entre les mains de... » Il ne nous reste plus qu'à suivre aveuglément les indications du contrôleur aérien de Malaga. Lui, il a l'esprit clair, il est au sec, sur un siège stable devant un écran fiable.



L'atterrissage à Tanger sous un orage apocalyptique et sur une piste transformée en « baignoire ».

Aéroport de Tanger
De gauche à droite : Frédéric Aujard, André Durou, Marguerite Delannoy et le P. Philippe Demoures dans la salle météo.



Avant l'arrivée au Maroc, le sol apparaît épisodiquement entre les nuages... on ne voit rien, ça secoue et le cœur s'accélère...





En quelques secondes, nous descendons de 1 200 à 300 m, sur l'aile. L'estomac remonte. Au-dessous, on entraperçoit, fugitivement, entre les nuages d'orages, l'aéroport. Bon sang, mais c'est bien sûr, c'est un aéroport international !... Fort trafic aujourd'hui. Un Airbus décolle juste au-dessous de nous, spectacle peu commun, tous phares allumés, dans des trombes d'eau... Il va falloir s'insérer entre deux Boeing, dans l'orage, et se poser sur une piste transformée momentanément en baignoire.

Ouf ! Ça marche... Le soulagement n'est pas mince. Le cœur se calme.

« Je vis dans la résurrection, au sortir de la seconde qui précède. Je vis dans une sorte de traînée de joie. Je vis dans le sillage de ma jubilation. Et je commence d'éprouver un plaisir prodigieusement inattendu. C'est comme si ma vie m'était, à chaque seconde, donnée. Comme si ma vie devenait, à chaque seconde, plus sensible. Je vis. Je suis vivant. Je suis encore vivant. Je suis toujours vivant. Je ne suis plus qu'une source de vie. » (Pilote de guerre)

Philippe Demoures, lui, se réjouit : « Dans ce mauvais temps, j'ai pris mon pied. J'ai retrouvé mes réflexes de professionnel. Avant, je m'ennuyais un peu... » Nous autres « rampants » avons du mal à partager ce bonheur-là !...

Renseignements pris, la météo reste détestable pour toute la journée. Et il y a « peut-être » de l'essence à Tanger... ou à Marrakech. Nous apprenons à ne pas savoir, à la demi-journée près, où nous allons nous poser, ravitailler, dormir. Les éléments (et l'administration) commandent...

Bref, partis pour l'Afrique, nous voici coincés dans le froid et la pluie, sur la Costa del Sol la mal-nommée, bloqués dans les pièges à touristes.

Lundi.

Un pilote, lorsqu'il est au sol, ne cesse de lever les yeux vers le ciel. « Est-ce que c'est « volable » ? » se demande-t-il. Ce matin, c'est décidé : « On va passer entre les deux fronts météo. » Toujours ce besoin viscéral de « passer ». Pour faire pièce à « l'impression d'inutilité totale » qu'a ressenti hier (il peut l'avouer ce matin...) le P. Demoures. Mais l'horizon est toujours d'un noir qui va de l'encre au gris souris.

La carte nous dit que Gibraltar se profile à l'horizon. S'il fallait voir pour croire, nous ferions demi-tour. A 200 m au-dessus du détroit, les navires marchands nous caressent le train d'atterrissage. Nous songeons aux milliers de clandestins qui tentent, par tous les temps et tous les moyens, de quitter l'Afrique pour l'Europe. « Je vais essayer de contourner ce petit nuage », dit joliment le pilote. La lessiveuse se remet en marche. Ça secoue.

On ne voit toujours pas les côtes marocaines. Et la carte nous dit qu'il y a du relief. Sans compter le fameux rocher de Gibraltar. Allons-nous saluer les singes de cette enclave britannique ?

« « Ils » faisaient comme nous » se réjouit, guillemet, André, ajoutant : « C'est vraiment mal pavé. » De fait, les pilotes de l'époque héroïque cherchaient, comme nous, leur chemin à l'aveugle, tâtonnant entre les nuages, jouant avec les vents et les courants, au ras du sol, des flots... ou du paradis.

Un rayon de soleil illumine brusquement la côte européenne, tandis que surgissent, inopinément, le littoral marocain. Un cri jaillit du cockpit : « Le courrier est arrivé en Afrique !... »

Toujours sans prévenir, malgré les avertissements des contrôleurs (« Vous voyez la ville ? »), Tanger nous saute aux yeux. Ça secoue comme à Malaga. On passe au ras des minarets, et bientôt se pose la seule vraie question : « Où est le terrain ? » Il se dévoile *in extremis*, et nous nous posons, quasiment à l'aveuglette, sur un terrain envahi, lui aussi, par dix centimètres d'eau. Ça devient une habitude.

Il va falloir s'insérer entre deux Boeing, dans l'orage...

A deux pas, d'un Boeing 747, tout juste arrivé de La Mecque, descendent sur la piste 300 pèlerins, tout de blanc vêtus. Ils sont attendus par une foule importante, agglutinée aux grilles de l'aéroport. Leur pèlerinage a duré un mois. Ces retrouvailles sont saluées, finalement, par un timide soleil renaissant.

Nous voici donc en Afrique. Et chacun de nous explique, avec un grand sourire : « Cela fait deux mois et vingt jours que notre pays n'a pas vu une goutte de pluie ! Pour nous, pour tout le Maroc, ces orages sont une bénédiction ! » Nous en prenons acte et réfréons nos lamentations.

Mais, patatras, il n'y a pas d'essence ici, nous dit-on. Que faire ? Où se ravitailler ? Arriverons-nous enfin à Saint-Louis du Sénégal ?

Dans un coin de l'aérogare, entouré d'un groupe de jeunes, un homme en fauteuil roulant. C'est Abraham Serfaty, le célèbre opposant marocain. Opposant de longue date au roi Hassan II, il a été emprisonné et torturé de très longues années en raison de ses opinions politiques. Il n'a été libéré qu'en septembre 1999. Apprenant les raisons du passage inopiné de *Pèlerin Magazine* à Tanger, il s'exclame : « Savez-vous que Saint-Exupéry, que j'ai lu lorsque j'avais 12 ans, a été l'une des sources de mon engagement ? Ce fameux « Mozart assassiné », qu'il dépeint dans les dernières pages de *Terre des hommes*, fut l'une des causes profondes de mon combat pour la dignité humaine. J'ai toujours voulu que la société des siècles à venir ne voie plus de « Mozart assassiné ». De

même, lorsque j'ai été torturé, j'ai gardé à l'esprit l'exploit de Guillaumet dans les Andes : il a survécu à l'accident de son avion parce qu'il était certain que l'homme était supérieur à l'animal, en raison de sa conscience. Durant toute ma captivité, alors qu'on voulait nous réduire au rang d'animaux, je n'ai jamais cessé de penser à l'ami de Saint-Exupéry, et à son exploit relaté dans *Terre des hommes*. »

« Ce que j'ai fait, je le jure, jamais aucune bête ne l'aurait fait. » Cette phrase, la plus noble que je connaisse, cette phrase qui situe l'homme, qui l'honore, qui rétablit les hiérarchies vraies, me revenait à la mémoire. Tu t'endormais enfin, ta conscience était abolie, mais de ce corps démantelé, fripé, brûlé, elle allait renaître au réveil, et de nouveau le dominer. Le corps, alors, n'est plus qu'un bon outil, le corps n'est plus qu'un serviteur. » (*Terre des hommes*)

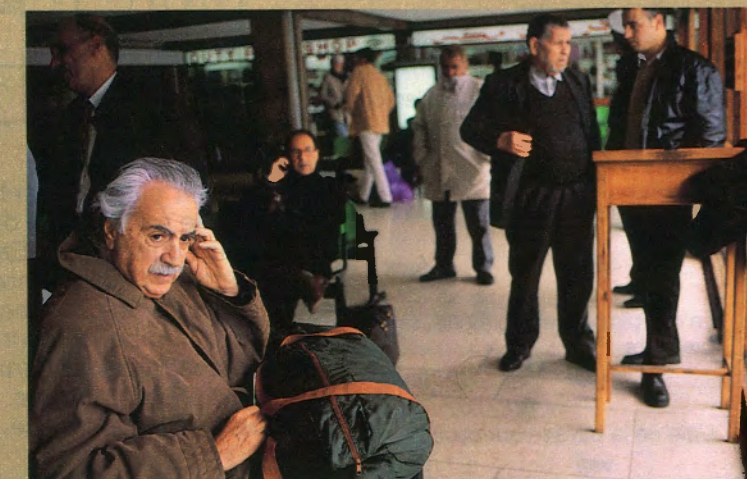
Désormais citoyen marocain à part entière, A. Serfaty se dit « pleinement heureux » et se sent « un homme pleinement libre ». Il estime que le jeune roi Mohamed VI sera, en tant que Commandeur des croyants, une véritable « fenêtre ouverte » vers le progrès, par un retour aux sources de l'islam marocain, traditionnellement attaché aux idéaux de justice et de dignité. A. Serfaty rappelle qu'« il n'existe de Marocain que musulman. Chez nous, pas de Marocain chrétien, ni même athée. La loi ne prévoit, par exemple, aucun mariage civil ». Pour lui, l'audience de l'islamisme intégriste se fonde sur l'aspiration du peuple à la justice sociale, battue en brèche par le précédent régime. Et de noter que Mohamed VI vient de nommer une femme parmi ses conseillers à vie, ce qui était absolument impensable jusqu'à aujourd'hui.

Après cette rencontre inattendue, Christine Serfaty, l'épouse de l'opposant rendu à la liberté, engage avec le P. Demoures un grand débat théologique impromptu sur... le rôle de la femme dans l'Eglise. En préambule, elle se reconnaît d'origine protestante et cévenole... Tout à son apostolat, le P. Demoures se voit gagné par l'enthousiasme de son interlocutrice. Si nous sommes cloués au sol à Tanger, la soirée s'annonce riche !

La semaine prochaine
Enfin, le Sahara s'offre à nous...



A l'approche de Tanger, un rayon de soleil illumine brusquement le littoral marocain...



Une rencontre inattendue, à l'aéroport de Tanger : dans un fauteuil roulant, Abraham Serfaty, le célèbre opposant marocain.





**Frédéric Mounier vous raconte...
Dans le sillage de l'Aéropostale**



4 A la découverte du Sahara

Tout au long de cette étape, tendue vers le désert, Saint-Exupéry se glisse parmi nous. Nos yeux sont les siens. Nous visitons sa maison, dans le ciel.

Sur l'aéroport de Tanger, dans le froid et la pluie, nous ne savons que faire...

Certes, « le courrier doit passer » mais pas à n'importe quel prix. Faut-il rester à Tanger, viser Casablanca ? Marrakech ? Comment faisaient les pionniers pour voler jour et nuit, par tous les temps, sur des avions aussi rustiques ?

Aujourd'hui comme autrefois, le voyage se fait à la force du poignet autant qu'à la lumière de l'esprit. Il faut ruser avec les éléments, avec le relief, avec les administrations, avec l'autonomie. Il faut sans cesse se relier à d'autres hommes. A 14 heures, nous décollons pour... Casablanca. Inch'Allah !

Au sol, des mosquées ponctuent des champs verdoyants, des plages désertes bordent l'océan Atlantique. « Depuis cinquante ans, le paysage n'a pas beaucoup changé », note André Durou. Il se souvient avoir vu, en 1942, cette côte noire de navires de tous types, sur des dizaines et des dizaines de kilomètres : c'était juste après le débarquement allié en Afrique du Nord.

Aujourd'hui, à nos pieds, une autoroute déploie son ruban jusqu'à Casablanca. André se souvient : « Autrefois, du temps de Saint-Ex, la navigation aérienne se limitait à suivre des routes et des fleuves, d'un point à un autre, avec des cartes routières. » Fermes industrielles, zones irriguées, plantations d'eucalyptus se succèdent.

« Réchauffé et remonté, dédaigneux des points de repères, routes et villes, je suis parti tout droit, comme un jeune dieu, à la boussole. (...) Les remous vio-



**Je suis parti
tout droit,
à la boussole**

lents me trouvaient d'airain et quand, de loin, j'ai découvert Casablanca, j'ai eu l'orgueil des croisés quand ils virent Jérusalem. (Lettre à sa mère.) »

D'un coup, à l'horizon, « la grande mosquée ! » A 50 km au loin se dessine le minaret géant (200 mètres de haut) de l'immense mosquée voulue par Hassan II pour les quatre millions d'habitants de Casablanca. Et bientôt, nous nous posons, les réservoirs bien légers, sur le terrain de Casablanca-Anfa.

Situé aujourd'hui en pleine ville, il eut autrefois son heure de gloire. C'est ici que débarquèrent, en janvier 1943, Roosevelt et Churchill, pour définir les dates et les modalités du futur débarquement allié en Normandie. André Durou se souvient : « J'étais en garnison dans ces bâtiments, de l'autre côté de la piste. »

Aujourd'hui, l'aérodrome est vide. Outre nos deux avions, deux policiers, un contrôleur aérien et une chatte, il n'y a rien, si ce n'est des fantômes. Un *Super Constellation* et une *Caravelle* achèvent de rouiller en bout de piste. Pas un taxi à la sortie.

Premières impressions de Casa la Blanche noyée sous l'eau : de splendides villas voisinent avec des quartiers défoncés. Des femmes sont voilées. La corniche est battue par les vents, la pluie succède à la pluie. Les terrasses des glaciers, faites pour le soleil, sont toutes vides.

« Casablanca est une ville champignon aux immeubles écrasants. Heureusement, la ville arabe est là. Entourée de hauts murs, elle défend ses petites échoppes claires et ses étalages multicolores, ses mar-

chands de gâteaux qui promènent dans les rues leurs grands plateaux de cuivre et t'offrent des meringues rouges et du nougat bleu. Et surtout (et c'est tout ce que j'aime) les marchands de babouches, babouches d'argent, babouches d'or, que ne chausserait pas Cendrillon. (Lettres aux amis.) »

Ce soir, nous rencontrons le P. André Joguet, curé de la paroisse Notre-Dame, au centre de Casablanca. Venu pour la première fois au Maroc en 1966, ce prêtre vendéen nous explique que son Eglise est intégralement constituée d'étrangers : Espagnols, Italiens, Portugais, expatriés en poste à Casa, ou encore, de plus en plus nombreux, des jeunes Africains venus étudier, dont beaucoup vivent dans une grande précarité.

Cette Eglise en terre d'islam compte ainsi 25 000 baptisés, pour une cinquantaine de prêtres. Elle n'a pas pignon sur rue, mais se veut « discrète et solidaire d'un peuple » : « Spirituellement, nous voulons être attentifs aux signes du Royaume dans la société marocaine. » Membre de la fraternité « Jesu Caritas » inspirée de la spiritualité de Charles de Foucauld, le P. Joguet se dit « intrigué par le mystère de l'islam ». Il débute toujours la célébration eucharistique par l'invocation : « Au nom du Dieu unique... ».

Certes, le dialogue interreligieux apparaît difficile : tout prosélytisme est ici interdit. « C'est l'islam qui fonde le trône. Ici, personne ne peut se dire athée, mais on nous accueille de façon respectueuse et bienveillante. A travers notre Eglise, qui est certes étrangère, mais surtout internationale, les Marocains voient que le christianisme n'est pas exclusivement européen et occidental. Beaucoup de jeunes viennent à notre rencontre, juste pour parler. Une question comme la réforme du statut de la femme est au cœur des débats de société. Certains voudraient n'y voir qu'une « tentative de christianisation ». Mais beaucoup ne s'arrêtent pas là. De même, en un paradoxe inédit, il existe toujours un enseignement catholique au Maroc. Mais tous les directeurs d'établissements sont musulmans et aucun ne compte d'aumônerie... Leur différence se fonde sur une certaine qualité pédagogique, un sens du dialogue entre les cultures, un éveil aux responsabilités... »

Le P. Demoures, d'abord interloqué par



Entre Tanger et Casablanca, des mosquées ponctuent des champs verdoyants, des plages désertes bordent l'océan...



A Agadir, les contrôles de police se font plus pointilleux.

Casablanca : « Quand j'ai découvert Casablanca, j'ai eu l'orgueil des croisés quand ils découvrirent Jérusalem », écrit Saint-Exupéry.



PHOTOS RICHARD MANIN



« Le Sahara n'offre à perte de vue qu'un sable uniforme... » (Lettre à un otage.)

Certes, leurs histoires et leurs statuts ne sont pas comparables, mais une même question se pose à elles deux : comment dire Dieu aujourd'hui à un monde en évolution constante ? Comment conjuguer présence, dialogue, évangélisation ? Plus au Sud, nous posons à nouveau ces questions.

Mardi.

Toute la nuit, la tempête a soufflé, la pluie est tombée en lourdes rafales. Au petit matin, une véritable tornade s'est abattue sur la ville. Avant de rejoindre l'« aéroport fantôme », une visite à la mosquée Hassan II, qui se veut, pour l'islam marocain, l'équivalent de ce que fut la cathédrale de Chartres pour notre chrétienté médiévale. Ses dimensions sont, à proprement parler, époustouflantes. C'est l'un des bâtiments les plus gigantesques jamais construits au monde, pour trois milliards de francs : 200 mètres de haut, 200 mètres de long, 100 mètres de large ; 25 000 personnes peuvent prier à l'intérieur, et 80 000 sur l'esplanade extérieure, face à l'océan. Alors que nous admirons la profusion de marbres, de bois précieux, les astuces de la construction sur pilotis (par Bouygues), le ciel se dégage peu à peu. Pour la première fois depuis l'Espagne, le soleil s'offre à nous, et pare de ses rayons les immenses calligraphies ouvragées qui cisèlent cette mosquée unique au monde. A l'issue de mystérieuses tractations, l'essence arrive finalement jusqu'à nos avions.

Survolerons-nous Cap Juby d'ici à quelques heures ? L'espoir renaît.

Sous nos ailes, les terres fertiles cèdent peu à peu du terrain, se limitant au littoral. Autour des villages, de petites taches de verdure, comme grattées et abreuvées à main d'homme, main-

tiennent un semblant d'humanité. Le port de Safi impose ses gigantesques installations minéralières : le phosphate s'exporte d'ici. L'océan se charge d'alluvions, au gré d'estuaires modestes ou majestueux, parfois semés d'épaves. Des plages inconnues de l'industrie touristique se livrent, vierges, aux vagues.

« Ça n'a pas beaucoup changé depuis Saint-Ex » murmurent les pilotes. Sur notre gauche apparaissent les derniers contreforts de l'Atlas, qui viennent doucement mourir en mer, annonçant bientôt Agadir. Des petits douars (villages) sont accrochés aux falaises. Le ciel est bleu, la visibilité parfaitement dégagée. Les dieux seraient-ils de nouveau à nos côtés ?

Agadir apparaît, tout de neuf vêtue. Après le tremblement de terre qui l'a rasée, le 29 février 1960, faisant 15 000 morts, la ville a été intégralement reconstruite. C'est aujourd'hui un centre de tourisme industriel. L'aéroport international, loin du terrain de Saint-Ex, accueille des brassées de charters.

Les contrôles de police se font pointilleux. On approche du Grand Sud, annexé il y a vingt-cinq ans par le Maroc après le départ des Espagnols. Le Rio de Oro des pionniers de l'Aéropostale est

ainsi devenu une province marocaine, peuplée à grand renfort de « marches vertes » par une administration et une armée marocaines fort soucieuses de leurs prérogatives.

Nos équipages ont retrouvé le moral. L'air sent le désert. Ce décollage d'Agadir nous place directement dans les pas de Saint-Ex. Direction : Cap Juby, là où le poète a vécu dix-huit mois (1927-1928) comme chef d'escadre.

Confronté aux tracasseries de la petite garnison espagnole, hostile à la présence française, repliée frioleusement sur son fortin, fasciné par le désert et ses habitants, avec lesquels il devra composer pour négocier de fragiles traités de paix ou obtenir la libération de pilotes pris en otages après d'incroyables accidents, adossé à l'océan qui le berce jour et nuit, Saint-Exupéry mûrira ici le *Petit Prince* ou encore *Courrier sud*. C'est là qu'il décantera sa personnalité d'aristocrate indécis et charmeur, pour se découvrir poète, chef de tribu, ambassadeur.

« Il y a eu d'abord la séparation d'avec les êtres chers, l'éloignement de la petite et de la grande patrie. L'exil fait mieux sentir les liens qui nous attachent à notre sol natal. Il y a eu ensuite le renoncement consenti à tout ce qui fait la vie douce et charmante, le renoncement aux biens matériels qui sont pour beaucoup d'hommes l'essentiel de la vie. Il y a eu la rêverie solitaire face au désert et la contemplation des étoiles, la musique intérieure qui, à certaines heures, chante au plus profond de nous-mêmes et nous aide à nous oublier chez les

chimères. Il y a eu surtout les camarades, les hommes et les Maures. (Didier Daurat, *Saint-Exupéry tel que je l'ai connu*). »

Pour accéder au ciel de Saint-Ex, au départ d'Agadir, aujourd'hui, il faut décoller entre un Airbus et un Boeing 737. Puis, alors que le désert s'impose peu à peu, par lames de rocaillles impérieuses, alors que la main de l'homme apparaît peu à peu impuissante, le silence se fait dans le cockpit. Nous avons l'impression d'entrer dans le domaine privé de l'écrivain.

Sous nos ailes, face à la terre immobile et chaude, l'océan vit, se meurt, se roule. Des coulées de roche noires viennent baver dans la mer. Parfois, des petites rondelles vertes striées de piétinements signalent des puits où viennent s'abreuver les troupeaux.

De temps en temps, un oued asséché vient marquer le désert de sa cicatrice. De part et d'autres, l'érosion creuse comme des fougères dans le sol. On imagine les atterrissages de fortune pratiqués dans ces zones alors dites « hostiles ». Et l'on relit Saint-Ex :

« Certes, le Sahara n'offre à perte de vue qu'un sable uniforme, ou plus exactement, car les dunes y sont rares, une grève caillouteuse. On y baigne en permanence dans les conditions même de l'ennui. Et cependant d'invisibles divinités lui bâtissent un réseau de directions, de pentes et de signes, une musculature secrète et vivante. Il n'est plus d'uniformité. Tout s'oriente. Un silence même n'y ressemble pas à l'autre silence (Lettre à un otage). »

Depuis Saint-Ex, rien n'a changé, ou si peu : un mince ruban bitumé se déroule sur le littoral, signe tangible de la réunion de facto de l'ex-Sahara espagnol avec le royaume chérifien. Parfois, une station-service ponctue le désert.

Sur notre gauche, ce désert, si plat, est surplombé par quelques plateaux inaccessibles, bordés de falaises abruptes. C'est sur l'un d'eux que Saint-Ex s'est posé, une nuit, pour réparer un moteur récalcitrant.

« Aucun Européen, jamais, n'avait exploré ce territoire. J'arpentais un sable infiniment vierge. J'étais le premier à faire ruisseler, d'une main dans l'autre, comme un or précieux, cette poussière de coquillages. Le premier à troubler ce silence. Sur cette sorte de banquise polaire qui, de toute éternité, n'avait pas formé un seul brin d'herbe, j'étais, comme une semence apportée par les vents, le premier témoignage de la vie (Terre des Hommes). » ■



A Casablanca, la mosquée Hassan II : l'un des bâtiments les plus gigantesques jamais construits au monde.



Autour, des villages des petites taches de verdure comme grattées et abreuvées à main d'homme maintiennent un semblant d'humanité...

Face à la terre immobile et chaude, l'océan vit, se meurt, se roule.



PHOTOS RICHARD MANNIN



La semaine prochaine Le courrier arrive en Afrique !

Frédéric Mounier vous raconte...
Dans le sillage de l'Aéropostale



En cette année de centenaire d'Antoine de Saint-Exupéry, *Pèlerin Magazine* est parti sur la piste du pilote-écrivain. De Bergerac à Saint-Louis du Sénégal, nous avons volé à la recherche des traces de Saint-Ex. Durant sept semaines, Frédéric Mounier, rédacteur en chef délégué, et Richard Manin, photographe, font revivre à nos lecteurs les grandes étapes de ce carnet de vol pas comme les autres.

Résumé
Tout au long de l'étape précédente, tendue vers le désert, Saint-Exupéry s'est glissé parmi nous. Nos yeux ont été les siens. Nous avons visité sa maison, dans le ciel.

5 Au-dessus du Sahara vers Saint-Louis du Sénégal

Saluant cap Juby, Villa Cisneros, Port-Etienne, escales mythiques de l'Aéropostale, nous allons toucher du doigt une partie du mystère de Saint-Ex, accéder aux lieux difficilement accessibles où son œuvre se cristallisa.

Cap Juby se nomme également Tarfaya. Le site apparaît droit devant, surgi de nulle part. Le fortin espagnol est toujours là, comme s'il n'avait pas bougé. La garnison marocaine présente les armes. Le ressac vient toujours drosser les murs de l'édifice. Quelques pneus marquent toujours la piste mythique, léchée par les dunes, où Mermoz rencontrait Saint-Ex. A quelques pas, un port artificiel accueille la civilisation venue par mer. Des bâtiments administratifs nouvellement construits donnent un air sérieux à cette bourgade, qui doit compter un millier d'habitants.

Notre émotion est intense. A la radio, nous lisons une lettre de Saint-Ex : « Quelle vie de moine je mène dans le coin le plus perdu de toute l'Afrique, en plein Sahara espagnol. Un fort sur la plage, notre baraque s'y adosse et plus rien pendant des kilomètres et des kilomètres. La mer, à l'heure des marées, nous baigne complètement. L'autre façade donne sur le désert. »

Les deux avions forment de larges cercles au-dessus de la bourgade, comme avides d'en aspirer les images. On discerne presque la grande carcasse gauche de l'écrivain, engoncée dans un pyjama mal fagoté, comme il avait coutume de s'habiller ici, loin des regards civilisés, arpentant la plage à la recherche du mot juste, de l'image apte à rendre compte de l'improbable réalité locale.

Notre vol se poursuit, toujours plus au sud. Avec le sentiment d'avoir accompli une partie de notre mission. Une heure plus tard, Laayoune, dite El-Aïoun du temps des Espagnols. Saint-Ex n'a pas écrit sur cette ville, qui abrite aujourd'hui, dit-on,

150 000 habitants. Adossée à un oued asséché, elle offre au visiteur une impression étrange. On y trouve une cathédrale, une préfecture, un aéroport, un état-major, un palais des congrès, une grande mosquée. Et pourtant... Au regard du droit international, nous ne sommes pas ici au Maroc : le référendum décidé par les Nations unies pour délibérer de l'avenir, marocain ou saharoui, de ces dizaines de milliers de km², n'a pas encore eu lieu.

Mais faisons donc comme si nous nous trouvions en territoire marocain. C'est du moins ce que nous disent les fiches de police et les fonctionnaires y afférents. En ville, nous échouons dans une auberge totalement déglinguée. Seul un filet d'eau froide, exclusivement réservé à la baignoire, peut revigorer le voyageur de passage.

Longue soirée avec Mgr Acacio Valbuena, préfet apostolique de Laayoune. Un titre bien pompeux, mais conforme au droit de l'Eglise, pour désigner un territoire qui n'est pas encore un diocèse, mais où l'Eglise est présente, rattachée directement au Saint-Siège. Nous allons comprendre de quelle façon...

D'emblée, Mgr Valbuena, qui est religieux oblat de Marie (Omi), nous annonce : « Ici, à Laayoune, il y a 10 catholiques. Ils sont environ 35 pour tout le territoire dont je suis responsable. A Pâques, nous sommes environ une trentaine dans ma cathédrale. » Celle-ci est pourtant plantée bien en évidence au centre-ville, à deux pas de la préfecture. Mais elle date du temps des Espagnols, présents avec force religieux et religieuses. Mgr Valbuena et son confrère, le P. Gonsalves, animent cette minicommunauté avec sérénité. Ils exposent au P. Demoures, de plus en plus intrigué, les motifs de



leur présence : « Ici, l'Eglise vit un temps d'attente. Nous n'avons absolument aucune action. Nous nous occupons seulement des chrétiens. Mais nous n'avons pas de problème pour trouver nos motivations. Notre vie de prêtre est simplement faite de présence et de prière. »

Laayoune, ce « non-lieu », nous laissera une impression durable de malaise, d'abandon, comme si rien ne pouvait s'y fixer, ni hommes, ni Eglise, ni confiance... « C'est la pauvreté, le vide total, s'inquiète le P. Demoures. Jamais je ne l'avais senti ainsi ailleurs. Le désert des Tartares... » Et il récite les dernières phrases du roman de Dino Buzzati... « Jamais je ne pourrai vivre ici comme prêtre ! » poursuit-il. Et il s'interroge : « Au fond, à quoi peut bien servir un prêtre en terre d'islam ? » Peut-être à rien, et peut-être est-ce là sa grandeur ? Non. Cette hypothèse ne le convainc pas : « Une semence d'Eglise, même si elle est apparemment inféconde, est fertile. »

« La communauté spirituelle des hommes dans le monde n'a pas joué en notre faveur. Mais, en fondant cette communauté des hommes dans le monde, nous eussions sauvé le monde et nous-mêmes. Nous avons failli à cette tâche. Chacun est responsable de tous. Chacun est seul responsable. Chacun est seul responsable de tous. Je comprends pour la première fois l'un des mystères de la religion dont est sortie la civilisation que je revendique comme mienne : « Porter les péchés des hommes... » Et chacun porte les péchés de tous les hommes. »
(Pilote de guerre)

Mercredi

C'est un pied-noir espagnol, essoufflé par le tabac, qui nous sert le petit déjeuner, dans son troquet décoré d'une maquette des Pyrénées ornées d'un chamois empaillé... Le thé à la menthe nous revigore, et nous donne le courage de remplir nos bidons d'essence et de les charger dans l'habitacle (pas d'essence à la prochaine escale), après avoir vérifié leur étanchéité plutôt deux fois qu'une. Quel accueil recevrons-nous à Dakhla (ex-Villa Cisneros), vraisemblablement peu habitué à recevoir des touristes, même sur les traces de Saint-Ex ?

Cap Juby (Tarfaya)
C'est adossé au fortin espagnol (en bas à droite) que Saint-Ex conçut Le Petit Prince.

Nouadhibou (Port-Etienne)
Ici, en Mauritanie, débute l'Afrique noire. Nos équipages sont accueillis chaleureusement.





PHOTOS RICHARD MANNIN

Dès le décollage, le désert nous revient en plein visage. Plat, rugueux. L'Afrique apparaît ainsi comme une mince galette, se terminant sans préavis dans l'océan. On comprend que Saint-Ex ait développé, durant ces interminables heures de vol, un réel bonheur de contemplation. Nous volons comme lui à 180 km/h, entre 300 et 1 000 mètres d'altitude. De fait, on se sent rien et tout à la fois. Rien parce qu'il suffirait d'un grain de sable dans le moteur pour que le rêve se brise, et se termine en catastrophe au sol. Tout, parce que surplomber ainsi ce monde inhumain renforce le sentiment d'humanité et de pleine liberté. Des plages vierges de 30 km de long sont assoupies et s'offrent à nos regards. Quel touriste y aura jamais accès ? A l'intérieur du désert, des gigantesques traces d'eau saumâtre dessinent toutes les couleurs de l'arc-en-ciel.

« 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. » (Terre des hommes)

Villa Cisneros se pointe à l'horizon. C'est une presqu'île drapée d'un bleu lagon dégradé vers l'ocre. La ville semble neuve, comme Laayoune et Tarfaya. Un stade, des monuments. La présence militaire semble très importante. On nous accueille avec courtoisie, et l'inévitable lot de fiches à remplir. Il n'y a manifestement aucune trace de l'Aéropostale. Dès la fin des formalités, et nos bidons enfin vidés, nous repartons, un tantinet soulagés, mais frustrés de nos fantômes.

Vue du ciel, la Terre est ici une croûte. Il y a quelques dizaines de milliers d'années, c'était fertile. Les dunes forment aujourd'hui comme de gracieuses virgules, quarts de lune ordonnés par le vent dans une même direction. Chevelure du désert, elles

Le courrier passé, notre mission est remplie

Voici l'Afrique, la noire ! Avec Port-Etienne (Nouadhibou), en Mauritanie, nous franchissons une étape de taille. A cheval sur la frontière impalpable entre Maures et Noirs, Arabes et Soudanais, maîtres et esclaves, Port-Etienne s'annonce par un chaquet de fortifications, comme une ligne Maginot des sables, défendue par les Marocains, face au désert mauritanien. Plus au sud, une ligne noire. C'est la voie ferrée du célèbre train minéralier mauritanien, qui va chercher le minerai à Zouérate, à plus de 1 500 km au cœur du Sahara, pour l'amener, en un gigantesque train de plus de 2 km de long, jusqu'à l'océan. Celui qu'on appelle ici « le gros », le train minéralier, progresse précieusement sous nos ailes.

Dans la baie de Nouadhibou sommeillent des dizaines de chalutiers échoués, chaque jour un peu plus rouillés, restes dérisoires d'autant de faillites ou d'escroqueries à l'assurance. Ces eaux sont parmi les plus poissonneuses du monde.

Sur le tarmac, l'accueil est bon enfant. Avisant sur les avions nos autocollants *Pèlerin Magazine*, le policier en chef nous demande, dans un grand éclat de rire : « C'est le *Pèlerin* de La Mecque ou celui de Rome ? » Façon comme une autre de rappeler que la Mauritanie est une république islamique. La réponse s'impose : « Dieu est unique... » Le changement d'ambiance est sensible. Nous arrivons sous des latitudes où tout peut s'arranger. Il suffit de parler, d'écouter, de parler encore. C'est un jeu. Cela s'appelle « palabrer ».

Les pionniers de l'Aéropostale, dont une hélice reste exposée devant l'aérogare, aujourd'hui déserte, ressentaient ce sentiment de soulagement en abordant ainsi l'Afrique. Plus de menaces, de dissidences. Quelques minutes pour déposer le courrier, et ils repartaient vers Saint-Louis, notre destination ce soir.

Pourquoi Saint-Ex n'a-t-il pas dépeint ce somptueux lavis du Banc d'Arguin ? Ce magnifique espace ornithologique, unique au monde, enserre Nouadhibou de ses eaux vertes, striées de volutes de sable. Des flamants roses et des dauphins hantent ces rivages, qui virent s'abîmer la « Méduse » et son fameux radeau, immortalisé par le peintre Géricault.

Sur d'improbables îlots virant du vert au noir, en passant par l'ocre, des bandes d'oiseaux en flèche volent vers on ne sait où, aimantés par on ne sait quoi. La géométrie des lieux est coulante, comme une immense plage laiteuse répétée à l'infini. La marée descend, découvrant d'amples espaces de désert lacté. Le ciel se couvre. La poussière de sable gagne notre altitude. La différence entre ciel et terre n'est plus manifeste. L'air qui nous parvient par les bouches d'aération est chaud. Nouakchott ne

sera qu'une tache civilisée sur notre gauche.

Vers 17 heures apparaissent enfin quelques arbres, à l'ombre démultipliée par le soleil bas sur l'horizon. Vers l'est, le fleuve Sénégal scintille. Nous y sommes ! De minces esquisses de champs, essaimés autour d'ombres de villages, sillonnent quelques coteaux. Les palmiers font leur apparition. Au loin, le pont Faidherbe traverse royalement la lagune de Saint-Louis du Sénégal. Là, le fleuve atteint l'océan. Et nous atteignons notre objectif.

L'aérodrome, minuscule, nous accueille réglementairement. Au sol, une grande émotion : une stèle de pierre reproduit le profil de Pierre-Georges Latécoère, avec sa fameuse citation : « J'ai refait tous les calculs. Ils confirment l'opinion des spécialistes : notre projet est irréalisable. Il ne nous reste plus qu'une chose à faire : le réaliser. » En illustration, le sculpteur a soigneusement gravé, le long des côtes espagnoles, marocaines et sahariennes, l'itinéraire que nous venons précisément de parcourir. Nous aussi, nous avons survolé à vue humaine l'un des plus grands déserts du monde. Non, il ne faut plus être « fou » pour faire vivre cette « Ligne ». Ce que nous avons fait, beaucoup d'hommes peuvent le faire, au prix d'une somme d'efforts techniques, financiers ou tout simplement humains. Mais nous sommes légitimement fiers d'avoir pu porter, pour nos lecteurs, ce regard sur une humanité qui s'est déroulée sous nos ailes dans sa lente continuité géographique, humaine et spirituelle. Nos équipages, si différents par l'âge, la formation, l'itinéraire, sont restés soudés, orientés vers un objectif commun. Philippe Demoures nous le dit avec sa pudeur habituelle : « Je suis très heureux que le courrier soit passé, qu'on ait rempli notre mission. »

« Liés à nos frères par un but commun et qui se situe en dehors de nous, alors seulement nous respirons et l'expérience nous montre qu'aimer ce n'est point nous regarder l'un l'autre, mais regarder ensemble dans la même direction. Il n'est de camarades que s'ils s'unissent dans la même cordée, vers le même sommet en quoi ils se retrouvent. Sinon, pourquoi, au siècle même du confort, éprouverions-nous une joie si pleine à partager nos derniers vivres dans le désert ? Que valent là-contre les prévisions des sociologues ? » (Terre des hommes) ■



AIR FRANCE / EXPLORER

Le Sahara hier comme aujourd'hui, le désert vient toujours se frotter à l'océan Atlantique.

Saint-Louis du Sénégal A l'hôtel de la Poste, au bout du pont Faidherbe (à gauche), logeaient Saint-Ex et Mermoz.



La semaine prochaine A la rencontre de l'Eglise du Sénégal



Frédéric Mounier vous raconte...
Dans le sillage de l'Aéropostale



6 A la rencontre de l'Eglise du Sénégal

Après le Sahara,
l'Afrique. A Saint-Louis
du Sénégal, la
musulmane, quelques
chrétiens vivent
l'Évangile au quotidien.

Jeudi. A Saint-Louis du Sénégal, au bout du pont Faidherbe, l'hôtel de la Poste accueille une partie d'entre nous. Dans les années 30, il abritait le quartier général de l'Aéropostale. C'est de là qu'un matin de décembre 1936, Jean Mermoz (photo ci-contre) a tourné la clef de la chambre 219 pour rejoindre, sur la lagune, son hydravion, *La Croix du Sud*, et décoller pour un ultime voyage dont les derniers mots reçus à la radio seront : « Coupons moteur arrière droit... ».



**A Saint-Louis,
le fantôme
de Mermoz
nous accueille**

En cette année de centenaire d'Antoine de Saint-Exupéry, *Pèlerin Magazine* est parti sur la piste du pilote-écrivain. De Bergerac à Saint-Louis du Sénégal, nous avons volé à la recherche des traces de Saint-Ex. Durant sept semaines, Frédéric Mounier, rédacteur en chef délégué, et Richard Manin, photographe, font revivre à nos lecteurs les grandes étapes de ce carnet de vol pas comme les autres

Résumé
Nous avons salué Cap Juby, Villa Cisneros, Port-Etienne, escales mythiques de l'Aéropostale, touchant ainsi du doigt une partie du mystère de Saint-Exupéry, atteignant des lieux difficilement accessibles où son œuvre se cristallisa. Nous voici à Saint-Louis du Sénégal, dernière escale de l'Aéropostale avant le grand saut vers le Brésil.

Le muezzin nous réveille de sa voix impérieuse. Saint-Louis, qui fut un temps capitale de l'Afrique occidentale française, nous livre le charme désuet de ses vieilles maisons. Le soleil se lève, tout blanc de brume. Les quais, qui brillaient encore il y a un siècle de tous les chatolements du commerce colonial, sont vides. Nous allons, pour une fois, passer une journée à terre. Au cœur de la ville, le frère Pierre, membre de la congrégation des frères de Ploërmel, dirige depuis vingt ans le collège Didier-Marie (380 élèves). Moitié garçons, moitié filles et 16 % de catholiques (ils ne sont que 5 % au Sénégal et 4 000 dans le diocèse de Saint-Louis). Au mur, est affiché le thème de la semaine, repris en chœur par tous les élèves à l'appel du matin : « Tu es notre Dieu et nous sommes ton peuple. Ouvre-nous le chemin de la vie. » « Je ne souhaite pas faire passer à tout prix le message chrétien, explique le directeur, mais je voudrais favoriser une intériorisation du message de Dieu dans nos vies. Dans toutes les religions, la vérification de la prière doit passer par l'acceptation de l'autre. »

C'est ainsi qu'un autre frère a créé le club Didier-Marie, dont sont membres environ la moitié des élèves : « Nous ne devons pas demander tout le temps. Nous devons aussi apprendre à partager », explique Fatou Dieng (élève de 4^e). Chacun met de l'argent de côté, se livre à des menus travaux pour en récolter et participe ainsi au soutien des enfants de l'hôpital, des détenus de la prison.

Un peu plus loin, sur la « Langue de Barbarie », cette terre étroite entre fleuve et océan, sœur Marie-Christine, religieuse guinéenne des sœurs de Saint-Joseph-de-Cluny, reçoit chaque jour à son dispensaire près d'une centaine de jeunes mères et leurs enfants. Les problèmes reviennent : qualité de l'eau, manque de vaccinations, grossesses trop fréquentes... Comparant la femme à « un arbre au fil des saisons », la religieuse explique la régulation naturelle des naissances, le respect de la femme dans la relation de couple. Pas si facile lorsqu'on est polygame... « On ne donne pas la pilule, parce que l'islam et l'Eglise l'interdi-

sent », explique-t-elle. A l'autre bout de la ville, ce sont les salésiens qui animent un centre de formation professionnelle : bois et menuiserie. Là encore, la grande majorité des élèves sont musulmans. Tous les élèves suivent donc des cours de culture religieuse. Et l'on voit le P. Roberto enseigner sur le Coran...

A l'école Notre-Dame-de-Lourdes, 714 petits élèves, tous en tablier bleu, sont dirigés par la pétulante sœur Yolande. « Ici, nous avons une centaine de chrétiens,

déclare-t-elle. Aussi, nous ne faisons pas de conversion, mais de l'évangélisation. Quand je suis arrivée, en 1979, nous n'avions que 160 élèves. Les petits musulmans leur jetaient des pierres. Je suis allée voir le marabout et je lui ai dit : « Je suis Sénégalaise comme vous et j'ai droit à la sécurité ». Du coup, il a fait dire dans les mosquées qu'il fallait respecter les sœurs noires ! Avec l'islam, je pense qu'il faut être soi-même. Chacun doit arrêter sa liberté où commence celle de l'autre... »

Dans cette profusion d'œuvres chrétiennes, face à un islam très largement majoritaire, comment donc vivre le dialogue entre les religions ? Nous avons posé cette question à Mgr Pierre Sagna, spiritain et évêque (sénégalais) de Saint-Louis depuis un quart de siècle. Ici, tout le monde l'appelle « Tonton », et il y tient ! « Notre apostolat est indirect, répond-il. Il ne faut pas oublier que l'islam est arrivé ici dès le XI^e siècle. Les premiers missionnaires ne sont arrivés qu'au XV^e siècle. Ici, c'est indirectement que nous annonçons l'Évangile, par nos œuvres, nos écoles, nos dispensaires. Nous montrons simplement aux gens qu'ils sont tous enfants de Dieu. C'est une semence. Nous ne pouvons pas mesurer ses fruits. Certes, le Dieu Amour n'apparaît dans aucun des 99 noms de Dieu énoncés par le Coran. Les musulmans me disent que c'est le centième ! Mais je leur réponds que nous, les chrétiens, nous le connaissons déjà ! », explique « Tonton » dans un immense éclat de rire... Et d'expliquer la bonne santé des vocations dans son diocèse : cinq grands séminaristes pour 4 000 baptisés, deux ordinations en 1997, une en 2000 et deux prévues en 2001. Il nous rappelle que les sept évêques de la Conférence épiscopale sénégalaise sont tous sénégalais : « Nous avons obéi à Paul VI, qui nous avait dit : « Soyez à vous-mêmes vos propres missionnaires. » Du reste, les premiers prêtres Sénégalais, ordonnés en 1841, étaient originaires de Saint-Louis, où le premier préfet apostolique s'est installé dès 1779.

A une vingtaine de kilomètres de Saint-Louis, dans la vallée du fleuve Sénégal, la situation est plus contrastée. Le P. Zanaboni, frère de Saint-Jean de Dieu, est curé du village de Savoigne, qui compte environ mil-



**Le collège
Didier-Marie
de Saint-Louis
du Sénégal.
Animé par
les frères
de Ploërmel,
il accueille
une majorité
de jeunes
musulmans.**



**Sœur Yolande
dirige l'école
Notre-Dame-
de-Lourdes :
« Nous ne
faisons pas de
conversion, mais
de l'évangéli-
sation. »**



**Hôtel
de la Poste
Jean Mermoz
y occupait
la chambre 219.**



▶ le habitants, moitié chrétiens, moitié musulmans, arrivés ici en 1969 pour mettre en valeur des zones nouvellement irriguées. La route goudronnée est à 3 km. Ici, la spécialité, c'était la culture des tomates. Mais le marché semble désormais saturé et le découpage gagne : « Ce village est composé de gens transplantés. Les grands-parents ne sont pas là. Il y a une rupture entre les générations. La télévision est là. On voit le monde différemment. Le samedi soir, je passe aux jeunes des documentaires, mais ils préfèrent les films d'action ! », se désole le missionnaire italien. « Peut-être, interroge le P. Demoures, qui dit développement, dit rupture, perte des racines ? »

Mais pour qu'il y ait développement, explique son confrère, il faudrait sortir du système du clan. Celui-ci est un cercle fermé. L'individu, en son sein, est à la fois libre et protégé dans une vie qui donne peu et demande peu. Pour en sortir, pour risquer le développement, il faut prendre un risque, celui de sortir du groupe pour faire irruption dans un monde auquel ils n'appartiennent pas, et prendre des initiatives... Il faudra des générations. »

Antonin est un bon exemple de ces jeunes Sénégalais entre deux mondes. Il vient d'obtenir une maîtrise de droit à Dakar, mais est retourné au village « pour se reposer », dit-il, en attendant de débiter, peut-être, un DEA. Où se voit-il dans vingt ans ? « Toujours là, mais différent. » Comment ? Il ne sait pas. En attendant, avec le P. Zanaboni, il anime un atelier original : avec quelques jeunes du village, ils ont créé une coopérative de fabrication d'objets religieux en plâtre : Jésus, Vierges, crèches etc. Curieusement, les Vierges noires plaisent aux clients européens, tandis que les clients sénégalais plébiscitent les Vierges

blanches... Est-ce cela, le nouveau nom du développement ? En nous quittant, le P. Zanaboni avoue : « Parfois, les batteries sont un peu à plat... »

D'autant que le dialogue avec l'islam paraît bancal : « Certes, on se parle, mais certains incitent les jeunes chrétiens à se convertir en leur faisant miroiter un emploi. Inversement, à l'occasion du Jubilé, nous avons offert du riz à tout le village, et beaucoup y ont vu de notre part une offensive de conversion. Depuis, le muezzin s'est installé un haut-parleur... »

Après une journée aussi bien remplie, le P. Demoures fait le point. Il se dit frappé par « la farouche volonté d'existence de l'Eglise de Saint-Louis, volonté de faire du bien, d'évangéliser sans convertir, de faire grandir des points d'espérance forts. Et puis, aussi, comme ici dans ce village, une action pleine d'allant, d'optimisme, mais qui ne voit pas les fruits qu'elle croit avoir semés. C'est bien dans la faiblesse que la puissance de Dieu se veut à l'œuvre... » Et puis, il avoue : « Venir ici m'a ouvert les yeux sur plein de choses. Je connaissais l'Afrique, les vols en Jaguar, les militaires et les bars à filles... Mais c'est la première fois que je vais en Afrique à la rencontre des communautés chrétiennes. » Dans un grand sourire, il avoue : « Je crois que je vais relire Saint-

« Ici, c'est indirectement que nous annonçons l'Évangile... »

Ex, un peu comme j'ai relu l'Évangile après mon premier séjour en Terre sainte. » André Durou renchérit : « Depuis longtemps, j'avais fait mon deuil de ce voyage. Il me paraissait inaccessible. » Et Marguerite Delannoy, rompant avec sa réserve habituelle, ose : « Ce voyage me poursuivra toute ma vie. C'est un rêve que je ne pensais pas réaliser. Je crains la douche froide du retour... » Nous aussi.

« Je suis tout rempli, comme un coquillage, de ce bruit-là. Je ne sais pas être heureux seul. L'Aéropostale, c'était l'allégresse. Tout de même, comme c'était grand ! Je ne puis plus vivre dans cette misère. Je ne le puis plus » (Saint-Exupéry. Lettre à X... Décembre 1943)

Vendredi. Notre odyssée n'est pas terminée. Il faut rentrer. Ce matin, réveil à 4 heures, à l'instar de Saint-Ex lorsqu'il décollait pour le grand saut vers Natal (Brésil). Notre objectif : arriver ce soir à Agadir, traverser le Sahara en une journée. Tout plutôt que de dormir à nouveau à Laayoune !

L'hôtel de la Poste dort encore. Le fantôme de Mermoz descend quatre à quatre l'escalier. Pour nous, c'est « Vol de nuit ». L'aéroport est ouvert spé-

cialement pour nous. 6 heures : on décolle. Mais la radio du Cessna ne fonctionne plus. En pleine obscurité, alors qu'une légère brume dessine les contours du fleuve Sénégal, l'avion est sourd et aveugle. Une seule solution : se reposer. Pas question de voler de nuit au-dessus du désert sans radio. Tout le monde n'a pas l'inconscience de Saint-Ex !... Rage et désespoir. Heureusement, la panne est dérisoire : un petit bouton coincé ! On repart. « Passera-t-on ? » Nous savons qu'une dépression sournoise est tapie sur le Maroc. Nous jouera-t-elle le même tour qu'à l'aller ?

Sous nos ailes, les paysages nous sont familiers. On se reconnaît. Après des dizaines de passages, les pilotes de la « Ligne » devenaient ainsi familiers de chaque grain de sable. Finalement, rares sont les regards humains qui ont pu embrasser ces étendues. Peut-être est-ce pour cela qu'on les dit « vierges » ? A midi, nous sommes à Dakhla (Villa Cisneros). C'est l'heure de la grande prière. La ville, vide, résonne des appels des muezzins. Le bruit du tampon sur nos passeports résonne dans l'aéroport vide. Nous volons dans une sorte de gaieté : à 3 500 mètres d'altitude, les vents nous poussent très favorablement.

Philippe Demoures survole à nouveau cap Juby, avec peut-être plus d'émotion, parce que notre mission est réussie. L'avion est silencieux. Personne ne parle. Seul, le moteur mouline. Chacun médite. « J'ai senti là la présence de Charles de Foucauld », avouera plus tard le P. Demoures. Ce qui compte chez Saint-Ex, nous le sentons en ces heures, c'est le regard qui transfigure le ciel, la terre et les hommes.

A 30 m du sol, les vagues nous tutoient gentiment. Le temps est suspendu, à la hauteur des falaises frôlées par nos ailes. Même ici, loin de tout, les plages sont sales. Les plastiques sont partout. A basse altitude, on les distingue fort bien, sur des dizaines de kilomètres.

Malgré cela, comment ne pas être grisé par cet ultime vol au-dessus du désert ? Volant indifféremment très haut ou très bas, en toute liberté. C'est si beau que le stylo en reste sans voix. Saint-Ex, lui, canalise la griserie. Il l'oriente vers l'humanité, vers l'objectif à tenir : le lien entre les hommes.

Enfin, le vert réapparaît, avec les vergers, les potagers, les oliveraies. Réapparaissent les serres, damiers de l'humanité, les petits villages groupés autour des mosquées. L'océan, tout le long de l'Afrique, parraine tant de paysages différents...

A Agadir, nous rejoignons brusquement les foules touristiques du Nord. La dame de la météo nous prédit trois jours d'orage... ■

**La semaine prochaine
Retour en France !**



**Au tableau noir
La majorité
de la population
sénégalaise
a moins de 25 ans.**



**Le P. Emmanuel Zanaboni
missionnaire italien (ci-dessous, à gauche), anime à Saint-Louis
de Sénégal une coopérative de fabrication d'objets religieux.**



**Mgr Pierre Sagna,
évêque de Saint-Louis
du Sénégal,
avec le
P. Demoures :
« Appelez-moi
Tonton ! »**



**Frédéric Mounier vous raconte...
Dans le sillage de l'Aéropostale**



7 De Saint-Exupéry à Airbus

Après d'ultimes émotions au-dessus de Gibraltar, nous célébrons le succès de notre expédition en compagnie de son parrain, le spationaute Patrick Baudry. A l'hôtel du Grand Balcon, à Toulouse, qui fut le quartier général de l'Aéropostale, nous vibrons une dernière fois aux côtés des fantômes des pilotes qui nous ont accompagnés d'Europe en Afrique.

Samedi

A Agadir, nous apprenons à douter de la météo : contrairement à ses prévisions, c'est le grand beau temps. Le retour sur Tanger se fait sans histoire. Mais là, nous retrouvons la pluie, qui semble enchanter les cigognes qui ont colonisé les pylônes du terrain d'aviation.

Gibraltar est toujours aussi « mal pavé », comme disent les pilotes. Aucune visibilité. La « lessiveuse » se remet en route, comme à l'aller. Mais, curieusement, nous avons moins peur. La routine fait-elle son effet ? L'un des deux avions doit quand même rebrousser chemin et passer la nuit à Tanger, tandis que nous poursuivons sur Almeria. La magie du téléphone portable nous permet pourtant de garder le contact. Nous voici avec un équipage en Afrique, un autre en Europe ! Nous nous

retrouverons le lendemain, comme si de rien n'était sur l'aéroport d'Alicante. Mais le *Cessna*, pour passer le détroit de Gibraltar, aura dû voler haut, très haut, au-dessus des nuages. Les ailes, en situation limite, se sont couvertes de givre. Insidieuse, la peur est revenue... Durant ces minutes-là, la « 2 CV des airs » a volé à l'extrême limite de ses possibilités...

Dimanche

En Espagne, les parkings des églises et des centres commerciaux sont pleins. Le temps se gâte au-dessus de la frontière française. Il fait froid. Il pleut. La malchance nous reprend-elle ? Irons-nous jusqu'à Toulouse ?

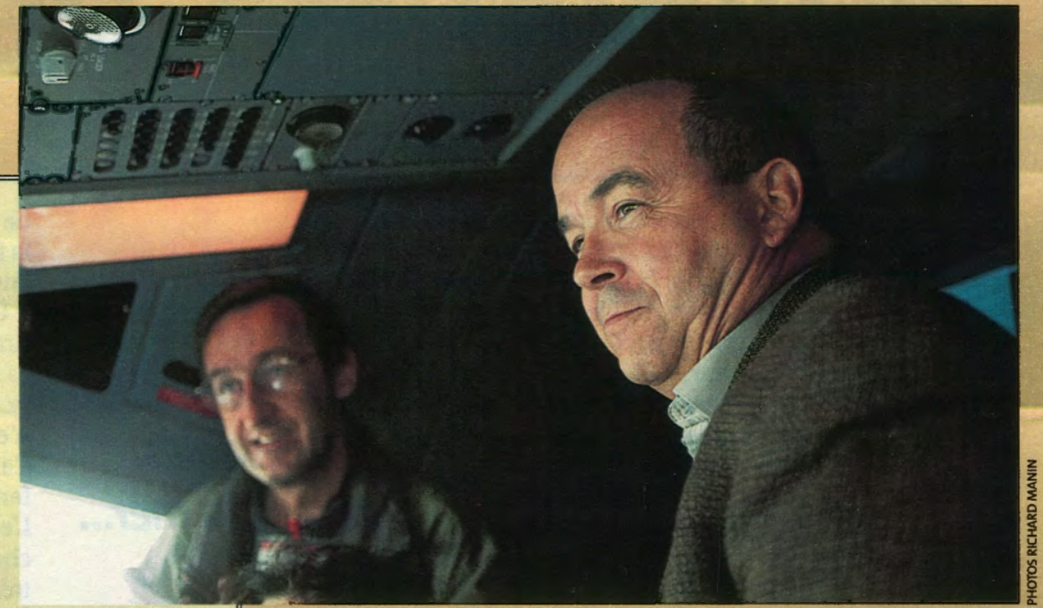
« On se présente pour passer les Pyrénées. On est à trois mille, on est bien fier. Mais les dieux hostiles vous tirent par les pieds et l'altimètre dégringole : 3 000... 2 500... 2 000... 1 500... 1 000..., et vous aussi, et vous faites demi-tour parce que la montagne est maintenant plus haute que vous, et les dieux hostiles rigolent. Et vous cherchez à vous enfuir par la vallée avec le même bien-être qu'une omelette dans une poêle, car les dieux hostiles jouent au tennis, mais avec vous. » (Saint-Exupéry. « Lettres de jeunesse »)

Le détour par la mer nous aura été salutaire, coincé entre nuages bas et flots blancs par la tempête... Carcassonne nous salue. Les églises romanes nous font renouer avec la douceur de notre ancienne civilisation et ses toits aux tuiles romaines. Par hasard, Philippe Demoures survole la

maison de famille où il vécut tant de vacances heureuses. Nous arrivons bientôt à l'aéroport de Toulouse-Lasbordes, dévolu à l'aviation légère. Le soleil est de nouveau de la partie. A quelques mètres, la fusée *Ariane* se dresse fièrement, vedette de la Cité de l'espace. Tout près, se trouve le terrain de Montaudran, celui de l'Aéropostale, aujourd'hui réservé aux essais d'Air France. Nous sommes bien revenus à notre point de départ. Nous avons réuni les deux bouts de l'histoire de l'aviation.

Dimanche soir

Les « demoiselles du Grand Balcon », si tendrement décrites par Joseph Kessel, ne sont plus là, mais leur hôtel existe toujours, égal à lui-même, sur la place du Capitole. « C'était une modeste pension de famille tenue par trois vieilles dames, raconte Kessel. Le bon marché du gîte et de la table avait attiré les premiers pionniers de la Ligne chez elle. Leur gentillesse, leur bonté vite connues sous les hangars avaient séduit les suivants. La consigne se repassait d'une époque à l'autre. A mesure que les anciens fixaient leurs foyers changeants à Barcelone, à Alicante, Tanger ou Casablanca, les nouveaux comblaient les vides. Les vieilles dames bientôt n'eurent



PHOTOS RICHARD MANNIN



« Avec cet Airbus, j'ai survolé la cordillère des Andes, comme Guillaumet ». A Toulouse, le spationaute Patrick Baudry nous fait visiter le poste de pilotage de son Airbus A340. Sur les appareils modernes, les commandes électroniques ont remplacé le manche à balai des vieux « zincs » de l'Aéropostale.

Au voisinage de Gibraltar, le *Cessna* doit voler très haut, au-dessus des nuages. Ses ailes sont couvertes de givre.

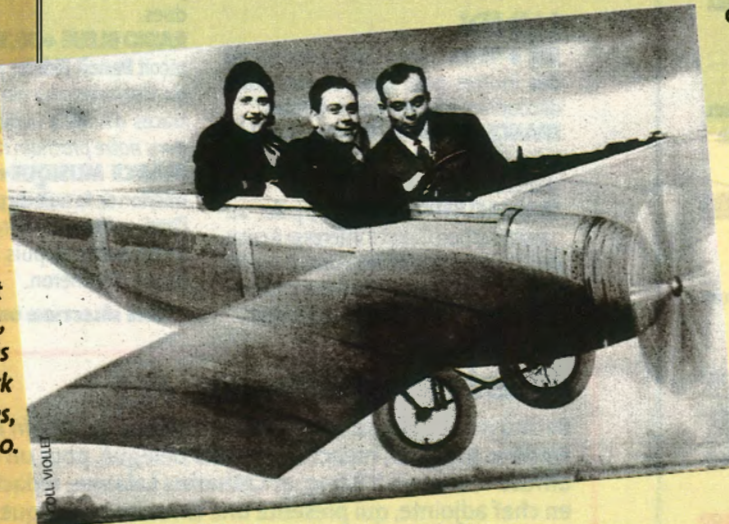


« Les dieux hostiles vous tirent par les pieds... »

En cette année de centenaire d'Antoine de Saint-Exupéry, *Pèlerin Magazine* est parti sur les traces du pilote écrivain. De Bergerac à Saint-Louis du Sénégal, nous avons volé à la recherche des traces de Saint-Ex. Durant sept semaines, Frédéric Mounier, rédacteur en chef délégué, et Richard Manin, photographe, ont fait revivre à nos lecteurs les grandes étapes de ce carnet de vol pas comme les autres.

Résumé : après le Sahara, l'Afrique. A Saint-Louis du Sénégal, la musulmane, nous avons rencontré les chrétiens qui vivent l'Évangile au quotidien.

Avec Saint-Ex, le pilote Henri Guillaumet et sa femme, photographiés au Luna Park de Buenos Aires, en 1930.





que des aviateurs comme pensionnaires. Le Grand Balcon devint la pépinière de la Ligne. On y parlait seulement de moteurs, de cellules, de performances, d'escaliers, de coups durs. Si les propriétaires ne comprenaient pas toujours l'objet de ces discussions passionnées, elles s'attachèrent à ceux qui les menaient. Une grande famille turbulente, vivante, vagabonde, était née aux trois sœurs. Elles n'avaient jamais bougé de leur ville. Les jeunes gens de la Ligne ouvrirent

au Grand Balcon des perspectives sans fin. L'air du large, les brumes, les tempêtes, les vents chauds d'Afrique vinrent habiter avec eux la pension de famille. Les vieilles dames suivaient d'un souvenir fidèle ceux qui étaient partis. Leurs noms continuaient à vivre dans la salle à manger. Parfois, on les prononçait d'une voix plus sérieuse. Ils désignaient les morts. Et les vieilles dames pleuraient. Parfois aussi, ceux qu'elles avaient accueillis pauvres, râpés, ayant pour tout bien une méchante valise de fibre, reparaissaient illustres, riches de record, d'argent et de victoires. Aujourd'hui encore, et par-delà la cordillère des Andes, on parle avec attendrissement, parmi les vieux de la Ligne, des demoiselles du Grand Balcon. »

Là, nous passons notre dernière nuit. A peine rénové, le décor n'a pas changé. C'est toujours une pension de famille. Comme à l'hôtel de la Poste, à Saint-Louis, on est frôlés par les fantômes de ces grands garçons qui s'élançaient vers l'inconnu. Dans leurs chambres, on se prend à rêver avec eux, à travers la croisée de leurs fenêtres, à leurs improbables destins. Les escaliers résonnent encore, à trois heures du matin, de leurs pas encore engourdis

« Ainsi, Mermoz avait défriché les sables, la nuit, la mer... »

Nous dînons ce soir avec le spationaute Patrick Baudry, parrain de l'opération *Pèlerin Magazine*. La rencontre sera chaleureuse, entre pilotes. Lui qui a piloté la navette spatiale, le *Concorde*, les *Mirages*, les *F 16*, qui a rallié Santiago du Chili en 1999 sur la même ligne que nous venons de parcourir, se réjouit de notre innocence de pilotes à la recherche de leurs mythes fondateurs. Il y puise une fraîcheur salutaire. Au fond, ce qui réunit les hommes du ciel, c'est la passion d'être au-dessus des autres hommes pour être plus proches d'eux. « L'Himalaya de l'homme est en lui », constate le spationaute, revenu de toutes les stratosphères. A l'époque de Saint-Ex, le ciel était la nouvelle frontière à conquérir. Aujourd'hui, quelle est-elle ?

« L'usage d'un instrument savant n'a pas fait de toi un technicien sec. Il me semble qu'ils confondent but et moyen, ceux qui s'effraient par trop de nos progrès techniques. Quiconque lutte dans l'unique espoir de biens matériels, en effet, ne récolte rien qui vaille de vivre. Mais la machine n'est pas un but : c'est un outil. Un outil comme la charrue. » (*« Terre des hommes »*)

Lundi

« Avec celui-là, j'ai survolé la cordillère des Andes, comme Guillaumet... », nous explique Patrick Baudry ce matin, alors qu'il nous fait visiter le poste de pilotage de son *Airbus A340*, sur l'aire de Toulouse-Blagnac. Successivement, nos pilotes prennent place, frôlant d'un doigt rêveur le mini-manche, plus proche d'une commande d'ordinateur que de l'antique manche à balai qui nous a conduit tout au long de la Ligne. A entendre Patrick Baudry, « tout est prévu dans la machine ». Le pilote n'a plus qu'à allumer ou éteindre quelques voyants, à surveiller le bon fonctionnement des automatismes. Comme il dit : « C'est hypersimple en interface homme-machine. » Il n'y a plus d'instruments de bord, mais de simples écrans d'ordinateurs qui affichent des séquences de vol préprogrammées. A quand un ciel sans pilotes ? Frédéric Aujard, l'un de nos

de sommeil autant que des fêtes de la nuit. Nos pilotes, émus, mettent leurs pas dans leurs pas.

C'est à Marguerite qu'échoit, par tirage au sort, la chambre numéro 32, qui fut celle de Saint-Exupéry. Elle n'a rien de particulier, si ce n'est de s'ouvrir sur la place du Capitole : une cheminée, deux fenêtres suffisent à une légende. L'escalier est recouvert d'un méchant lino rouge. Dans le hall d'entrée, de pâles mosaïques 1930 sans une once d'originalité.

pilotes, assis à la place du commandant de bord, rêve... Bientôt son tour ?

Quelques instants plus tard, nous parcourons les immenses chaînes de production, abasourdis par les proportions des carlingues, l'infinie complexité des câblages, l'étrange beauté d'un train d'atterrissage neuf, œuvre d'art aussi fragile que puissante.

Et puis, cap sur Bergerac. Dans un ultime clin d'œil, le *Cessna* refuse de démarrer. Notre expédition va-t-elle s'arrêter là ? Non, la « 2 CV du ciel » se montre, comme toujours, bonne fille. Sous nos ailes, les pilotes retrouvent leurs marques habituelles : champs, clochers et villages leur parlent comme le désert parlait à Saint-Ex. Après un premier passage au ras des pâquerettes de l'aéroport de Bergerac, nous nous posons et roulons à petite vitesse vers les hangars. Familles, amis et partenaires sont là, chaleureux. L'émotion nous submerge. Nous avons réussi. Comme eux.

Et le P. Demoures, encore envoûté par l'Afrique, murmure : « Je dois aller au-delà de ce que je fais, mais je ne sais pas encore comment. Il y aura d'autres étapes... »

« Ainsi Mermoz avait défriché les sables, la montagne, la nuit et la mer. Et quand il était venu, ça avait toujours été pour repartir. » (*« Terre des hommes »*)

« L'important est de se gérer dans un but qui ne se montre pas dans l'instant. Ce but n'est point pour l'intelligence, mais pour l'Esprit. L'Esprit sait aimer, mais il dort. La tentation, je connais en quoi elle consiste aussi bien qu'un Père de l'Eglise. Etre tenté, c'est être tenté, quand l'Esprit dort, de céder aux raisons de l'intelligence. » (*« Pilote de guerre »*) **Fin**

Exclusif A partir de la semaine prochaine « Le chemin de Peyrelongue », un feuilleton de Gilbert Bordes



L'hôtel du Grand Balcon, à Toulouse. Les équipages de *Pèlerin Magazine* au balcon de la chambre 32, celle qu'occupait Antoine de Saint-Exupéry.

A Toulouse, les avions de *Pèlerin Magazine* aux abords de la Cité de l'espace, d'où la fusée Ariane nous fait un clin d'œil.



PHOTOS RICHARD NANNIN

Saint-Exupéry devant l'épave du Simoun, dans le désert de Libye, après sa tentative de raid Paris-Saigon, en janvier 1936.



COLLECTION VIOLETT