

JOUR 10 : DAKAR – SAINT LOUIS DU SENEGAL



Réveil 7 heures. Départ 8 heures. Pour l'embarquement à l'aéroport tout proche, il n'y a pas la cohue de l'arrivée. Scan des sacs de voyage dès l'entrée, formalités d'émigration, rescann des bagages, contrôle des passeports, transit dans le Freeshop sans le moindre regard pour les trésors proposés et on embarque dans le grand bus qui va traverser tout l'aéroport pour nous amener aux avions.



Aujourd'hui, de nouvelles têtes sont apparues tandis que des visages familiers nous ont quitté pour rentrer par la ligne. Heureusement, les machines n'ont pas changé. Parmi les nouveaux arrivants, Miss France Aéronautique 2017 et sa première Dauphine.



Non seulement elles sont jolies ce qui va de soi mais en plus elles sont super sympas et s'émerveillent de tout ce qui est un vrai plaisir !

Si BUUH est heureux de nous accueillir après une journée d'abandon sur un tarmac un peu ruiné, il ne manifeste aucune remontrance. Et s'il ne nous confie aucune histoire édifiante de passage de serpents issus du terrain vague voisin, sans mot dire, on inspecte soigneusement la cabine et le coffre pour débusquer un éventuel passager clandestin ! Les mécanos ont terminé les fûts restant à Dakar et on ne nous a délivré que 35 litres.





Avec ce qu'il restait, on a juste une heure et demi d'autonomie et il ne faudra pas faire les zozos et batifoler en chemin car il y a quand même 120 nautiques !



Contrôle soigneux des purges (pas d'eau) et de l'huile (on rajoute ½ litre) puis inspection de la machine. Tout paraît OK. Pour quitter Dakar, Hervé a négocié avec la tour pour proposer un départ en trois vagues de nombre égal d'avions. Pour la première fois, nous sommes au milieu du groupe 2, les appareils à vitesse moyenne. L'aéroport International Senghor n'est pas tout à fait Dakar Ouakam où se posaient les avions de la Ligne.

Ce dernier est maintenant englobé dans ces vastes infrastructures aéroportuaires après avoir hébergé jusqu'il y a quelques années la base aérienne française 160 rendue au Sénégal en 2010. Comme il n'est pas possible d'utiliser le taxiway qui se rend directement au seuil de la 03, nous allons remonter la piste à partir de la bretelle empruntée à l'arrivée. On nous demande de ne pas contacter la tour mais de nous limiter à veiller sa fréquence et de décoller une fois l'autorisation donnée sur 130.00. Les petits trains de machines se constituent et, une fois la première rame des avions rapides décollée, on remonte à la queue leu leu pour se positionner le long de la partie gauche de la piste. De là, l'un après l'autre, on s'envole après avoir affiché 7 000 au transpondeur.

J'ai fait mes essais moteurs au parking. Un cran de volet, pompe sur on, paramètres dans le vert et on s'élançait dans une longue caravane aérienne qui s'égrène à l'assaut d'un ciel tout blanc. Je suis à l'écoute de la fréquence tour car nous ne sommes pas à l'abri d'un mouvement sur l'autre piste qui couperait notre axe d'envol. A Novembre unité, on quitte toutefois 118.10.

Ce n'est pas la tempête de ciel bleu qu'on aurait tant aimée, loin s'en faut, mais c'est tellement meilleur qu'à l'arrivée et, comme en plus, on est en terrain connu, on se sent déjà un peu comme chez nous. Je garde 1 000 pieds car le spectacle au sol est intéressant et que la tension qui régnait il y a deux jours ne nous avait pas permis d'en profiter pleinement. Le trajet du jour est bien vert et on voit bien, aux multiples flaques d'eau et étangs boueux que la dernière pluie n'est pas lointaine. Les pirogues ont été tirées en amont sur la grève à la limite de la végétation mais quelques pêcheurs sont à l'œuvre non loin de la bande côtière. Bien que le trajet soit court, certaines machines en profitent pour nous dépasser et doivent tirer de belles photos de BUUH en vol.



A l'arrivée, tout va, comme d'habitude, très vite ! Comme j'ai quitté le bord de mer un peu avant d'arriver au port de Saint Louis dans le souhait d'obtenir une belle longue finale directe, nous sommes au milieu des terres émergées. L'aéroport est construit au milieu des bras méconnus d'un fleuve qui s'immisce partout et je ne le vois pas tout de suite. Il n'y a pas de VOR juste un NDB et BUUH n'en est pas doté. Je zoom sur la carte du GPS et le trouve un peu à l'est de ma position. Bien entendu, avec une piste de 1 900 mètres de long c'aurait été un comble de ne pas le voir mais cela reste toujours une angoisse de pilote... J'appelle la tour sur 118.7. Je suis numéro 2. L'appareil précédent est en courte finale et la piste en service est la 36.



Pas besoin ici de faire des calculs d'altimétrie sophistiqués. Depuis quelques jours, nos QNH sont des QFE. Sortie par l'unique taxiway qui mène à un vaste parking. L'aérodrome est un site de dégagement pour Dakar mais on a un peu de mal à imaginer la prise en charge d'un 737 avec les infrastructures mises en place ici. D'ailleurs, le sable et l'état désespéré des pneus de l'unique passerelle démontrent qu'il a dû servir il y a bien longtemps. Je coupe le moteur dans un coin du parc.

On retrouve le sol, étonnés par un vol si court. Le ciel est plombé mais il fait chaud. Les autres appareils arrivent au compte-goutte et j'en profite pour baguenauder sur la plate-forme.



Dans un chemin borgne et bloqué à son autre extrémité par la passerelle mobile qui ne bougera probablement plus, je découvre un avion de tourisme français, échoué ici depuis je ne sais combien de temps : le F GNBE. Bien que le train paraisse encore en bon état, il a dû avoir un souci à l'atterrissage car les trois pales de son hélice sont tordues. C'est un PA 32 RT 300 Turbo Lance II dont le registre d'immatriculation français m'indiquera -



quelques semaines plus tard, à mon retour en France – qu’il était basé à Dijon Darois mais impossible de savoir sur place ce qui s’est passé. Mes recherches me feront découvrir qu’il appartenait à la société MPP Aviation, entreprise de transport aérien pour passagers et qu’il est radié d’office depuis le 22/11/2016. Comme il a depuis été passablement pillé, je doute fortement qu’après un tel Shock Loading il rejoigne un jour la Bourgogne...



Derrière BUUH, un grand hangar ouvert aux vents abrite une compagnie de militaires sénégalais, en uniformes impeccables et armés jusqu’aux dents. J’apprends qu’ils sont là pour assurer la sécurité des machines. Ici, on ne badine pas ! Le lendemain, Fabienne ira leur proposer la dizaine de grosses boîtes de conserve dont on n’aura plus besoin pour les sandwiches de midi. Elle est un peu ennuyée en s’adressant à un militaire car il s’agit de boîtes de jambon braisé et que la religion musulmane domine ici. Le seconde classe lui demande de s’adresser à l’officier qui se presse d’accepter en arguant du fait que le cochon n’était pas un problème...

La petite aérogare dispose d’un salon avec air conditionné. Jusqu’à présent, on n’en a jamais eu besoin mais ici, avec un bon coca bien frais, c’est agréable. Dans le jardinet qui précède ce local VIP, une stèle à Pierre Georges Latécoère repose sur un lit de coquillages.





A Saint Louis du Sénégal, la fondation Latécoère parraine plusieurs écoles et le matériel scolaire que nous avons transporté jusqu'ici leur est destiné. On débarque donc des cartons de crayons, de cahiers et de livres. Une nuée d'enfants qui ont appris notre arrivée pour aujourd'hui est aux aguets et il faut mettre un peu d'ordre pour éviter d'être totalement dévalisé avant d'arriver dans les écoles. Les Miss sont affolées...



Un taxi-brousse dont les beaux jours sont très loin derrière lui, vient embarquer une première fournée de pilotes. Nous arrivons à nous entasser à 30 mais à quel prix ! Le trajet n'est pas très long jusqu'à la Liane, petite institution de type ONG française qui



recueille les enfants des rues, abandonnés à leurs sorts et vivant dans la mendicité. Noyés dans la grande ville de Dakar, je n'avais pu me rendre compte de la situation dramatique de ces gamins qu'on appelle les *talibés*.

Dans une grande maison aux murs propres, une grande salle de réunion qui peut faire office de salle de classe ou de salle à manger les jours de pluie, des chambres communes pour garçons et filles, des toilettes sommaires, une cuisine et une belle cour ombragée.



Des dizaines de petits vivent ici, assurés au moins d'un repas quotidien, d'un gîte sommaire et d'une formation professionnelle. Ils nous accueillent dans la rue puis tout le monde se retrouve dans la cour et, curieux, je me permets une petite visite des locaux.



Mais le grand moment sera la prise du repas en commun, dans de grandes bassines, assis sur la terre battue avec des enfants tour à tour intimidés puis rapidement complices et rilleurs. Deux heures à partager leur quotidien de la mi-journée avec leurs habits propres, leurs joies, leurs curiosités et leurs spontanités d'enfants.



Hervé a eu la bonne idée d'emporter un carton de jouets dont des avions de balsa et je suis ému par un garçon de 8 ans qui m'observe, silencieux, lui construire – pour lui – cette drôle de machine. Beau visage et doux sourire et, surtout, un mutisme énigmatique qui ne me met pas mal à l'aise mais provoque en moi une salve de questions sans réponses.



Lorsque je me déplace, il me suit comme mon ombre et n'apprécie pas, sans l'exprimer verbalement, qu'un de ses copains capte mon attention. Besoin enfoui de nouer un lien privilégié? Il ne se détend par un franc sourire qu'après le vol réussi de sa machine volante mais restera tout près de moi durant tout mon séjour à la Liane.



Le poulet Yassa est excellent et il y en a beaucoup trop pour nous tous. Pour nous honorer et nous faire plaisir, ils se mettent tous à entonner des chants de variétés française contemporaine puis retournent à leurs jeux ou s'accrochent à nous.

Ils ont dû vivre de terribles expériences.



Dans l'après-midi, le taxi-brousse refait le plein de sa cargaison pour nous emmener aux hôtels. La capacité de l'hôtel de la Poste, escale incontournable des pilotes Latécoère Aéropostale, ne permet pas d'accueillir tout le monde et nous sommes logés à la Résidence non loin. Bel endroit de l'ère coloniale avec de grands espaces à ciel ouvert, des escaliers et des coursives extérieures, des murs tapissés d'affiches de compagnies maritimes aujourd'hui disparues, de scènes de la vie coloniale du début du XX^e siècle et de quelques avions ou automobiles d'époque.



Sous ces latitudes, les jours sont courts et, pour profiter de l'île de Saint Louis, il ne faut pas tarder. On s'en va vite faire quelques pas dans l'ancienne capitale. Le quartier porte la marque d'une urbanisation à la française avec des rues se croisant à angle droit et ménageant en son centre une place ou jardin public défoncé et abandonné où se dresse malgré tout la statue du général Faidherbe. A côté, l'ancien palais du gouverneur semble reconverti en bâtiment administratif avec de beaux arbres dont s'envoleront lourdement et plus tard des centaines de grosses chauves-souris.

Ces dernières tournent en larges cercles autour du cœur de la ville à la recherche d'insectes. Curieusement, en pleine zone lacustre nous ne sommes pas importunés par les moustiques.



L'agglomération est sillonnée par les bras du fleuve avant qu'il ne se jette dans l'Océan.

Sur les larges canaux de cette Venise lacustre africaine, de longues pirogues en nombre incalculable, effilées et à la proue décorée, attendent une hypothétique sortie au milieu de tas d'immondices et d'ordures en tous genres. La vie paraît se développer dans une décharge à ciel ouvert ce qui ne semble gêner personne.



Dans le petit square à la mémoire de Faidherbe, les bordures de briques alignées en chevron sont effondrées, les arbustes réduits à des fantômes de ballets hygiéniques, les arbres ont été démembrés de leurs branches inférieures pour en faire du combustible, les plates-bandes sont noyées par un sable fin et doux qui vient du Sahara tout proche. Des petits chevaux maigres, efflanqués mais vifs tirent charrettes et carrioles mais partagent la chaussée avec beaucoup de voitures et un réseau de bus impressionnant.



Le crépuscule se fait annoncer. On rejoint l'hôtel de la poste où nous avons basé notre quartier général, juste à côté du fameux pont Faidherbe. Première Flag bien fraîche dont je suis surpris que les 33 centilitres se boivent aussi vite. Tandis que la nuit se fait bien noire, Fabienne poursuit ses tractations de marchandage pour acheter une statuette de bois peinte. Elle a repéré dès la descente d'avion un objet qui lui plaît et, à intervalles réguliers, le vendeur refait son apparition en différents lieux de notre promenade. Bientôt, elle revient contente car les négociations, dans le cadre de ce marchandage soutenu, ont abouties et le marché est conclu avec engagement de ne dire à personne le prix sur lequel les deux parties sont tombées d'accord car cela casserait le marché !

Pendant un bon quart d'heure, je m'isole sur un bas-côté pour observer la vie. Ça grouille. Les habitants traversent la vieille ville pour regagner leurs quartiers de l'autre côté du pont de fer, à arches, qui porte donc le nom du gouverneur du Sénégal de 1854 à 1865.



Drôle de destin que celui de Faidherbe ! C'est le parfait archétype du colonialiste français à l'instar de Gallieni, Lyautey ou Brazza. Né à Lille en 1818, il devient officier d'artillerie et du génie en 1842 et va immédiatement débiter une carrière militaire en opérations outre-mer.

De 1842 à 1847, il participe à la conquête de l'Algérie.

De 1848 à 1849, il est en poste à la Guadeloupe.

De 1849 à 1852, il est de retour pour pacifier l'Algérie.

Nommé gouverneur du Sénégal en 1854 par Napoléon III, le dernier monarque français, il va outrepasser les limites de ses fonctions en « élargissant » de sa propre initiative les limites territoriales de la colonie sans en référer à ses supérieurs. Il repousse les tribus maures vers le nord, annexe les royaumes historiques et reconnus à l'est de Dakar et organise des expéditions militaires jusqu'aux confins de l'actuel Mali. En appliquant ses principes de colonisateur lesquels devaient bien circuler dans les hautes sphères de l'état, il jette les piliers de la future Afrique Occidentale Française en mauve sur les mappe mondes de l'après-guerre. Il quitte le Sénégal en 1865 et sera nommé commandant de l'Armée du Nord en 1870. Hélas, dans cette nouvelle affectation, les succès ne sont pas au rendez-vous. Il termine sa carrière comme homme politique classé à gauche des républicains...

Le pont Faidherbe que j'admire devant moi n'est pas celui qui a été construit à son époque. Initialement bac puis pont flottant il a souvent été réparé et reconstruit. Celui-ci est récent puisqu'il a moins d'une dizaine d'années. L'une de ses arches est mobile permettant le passage théorique des gros bateaux de la mer vers le fleuve. Un cireur de chaussures insiste pour redonner un peu d'éclat à mes pompes crasseuses. C'est vrai qu'elles ont piteuse allure et que je les ai déjà fait recoller à Gorée mais avec cette poussière partout, c'est peine perdue. Flattant l'encolure de la petite jument grise, un jeune Toucouleur me propose le tour de l'île by night tandis qu'un loueur de mobylette à la journée ou à la course fait ses petites affaires. L'air de rien, une jeune femme m'observe son bébé attaché dans le dos, l'œil droit atteint d'une taie cornéenne complète et le gauche par une kératite déjà bien avancée. Cela me rappelle que mon ami Jean Jacques Rueff avait travaillé ici dans le cadre du DIOP il y a une quarantaine d'années. Saloperie que cette forme gravissime d'onchocercose !

Le Flamingo est le bar-restaurant de l'hôtel de la poste. Plus personne ne se baigne dans la piscine et nous devons envisager un rapide repli stratégique vers la partie couverte car les premières gouttes de pluie ont fait leur apparition. Une petite pluie fine et chaude que nous n'avions pas encore eu depuis le départ.

Tous les fleuves dégagent un halo romantique et envoutant mais le ressenti du Yang Tsé Kian traversant les trois gorges ou les bras du Mékong s'entrelaçant à Can Tô, le large Irrawaddy venant caresser la sublime cité de Pagan ou la traversée en canot en peau de yack de la tumultueuse Yarlung Tsampo à Samiye ne sont comparables aux fleuves africains. Ici, il y a la touffeur lourde d'un mélange de décomposition de matières premières et d'épices inconnues, une eau limoneuse couleur chocolat au lait avec son liseré de sacs poubelles multicolores aux traversées des villes. Attablé au rivage du fleuve Sénégal, mes souvenirs africains de tels paysages ne peuvent que défiler dans le disque dur de ma mémoire. Une large Sovobra bien fraîche à la main, j'admire le lancer des filets en épervier des pêcheurs du BAMI, un bras du Niger, depuis le bar bozo à Mopti. Affalé à l'avant d'une large pinasse,

je me fais dorloter par le clapotis du même fleuve, en aval de Tombouctou en profitant de l'esthétique vision d'un troupeau de chèvres bicolores broutant la maigre végétation des collines environnantes. Vautré dans un fauteuil défoncé mon regard suit toujours le cours du Niger mais à Niamey dans le fond sonore des cris d'hippopotames et de chants de Brel interprétés par un copain aviné. Depuis le Rock Hôtel de Bangui, je suis fasciné par la nature vierge et exubérante, mystérieuse et inquiétante que traverse l'Oubangui Chari et ses chutes en aval desquelles les males d'un troupeau d'hippos s'intimident par des charges avortées. Sur les bords de l'Okavango, des crocodiles cauchemardesques se glissent subrepticement dans le courant pour attaquer des oiseaux pêcheurs immobiles et surpris dans leurs taches vitales.



J'en suis là de mes souvenirs d'amoureux de l'Afrique lorsqu'un appel à passer à table coupe l'interrupteur de mon vidéoprojecteur cortical. L'éveil est rude mais le poulet yassa de midi est loin et une odeur appétissante s'est immiscé comme une langue odoriférante et invisible sous la toile de la terrasse et, elle rampe.

Je crois bien que ce soir-là, il y avait aussi du poulet yassa au menu mais je n'en suis plus très sûr...J'aurais tant aimé du poisson ; et surtout du capitaine comme celui dégusté à l'oseille à l'Eau Vive ou à l'OK Inn à Ouagadougou, parfumé et goûteux et non le poisson-chat à la sauce verte de baobab, totalement immonde mais à l'ombre dans un maquis de Gao. C'est aussi ça l'Afrique ; l'excellence et l'immangeable. La palme revenant pour moi à la cuisine boucanée nécessitant l'addition d'herbes mystérieuses et de piments infernaux pour cacher la pouriture et le goût des vers qu'on gratte superficiellement à la lame du couteau chez les pygmées de la Lobaye.

Ce soir, pas de debriefing ni de briefing car demain, on reste à Saint Louis, mais une ultime conférence de Bernard avant son retour en métropole. Saint Louis et l'escale à l'Hôtel de la Poste sont une escale entrée dans la grande histoire de l'aéropostale. Le bar de l'établissement vend même des copies du porte clef de la chambre de Mermoz : la 219 ! J'irai coller, demain, sur l'une des portes, au milieu d'autres autocollants, celui d'Aviatik Cap Alsace, histoire de laisser une trace fugace du passage de BUUH.



La soirée ne se poursuit pas tard car, bien que nous n'ayons pas fait grand-chose aujourd'hui, on doit être saoul de grand air. Je profite de quelques instants pour aller détailler les photos de l'époque des pionniers mais l'éclairage est mauvais et elles sont toutes sous verres rendant les clichés impossibles. Et puis, je sacrifie à la tradition de la pipe de caporal export du soir, accoudé à la rambarde du fleuve en observant le trottement rapide des rats qui sautent de pierres en pierres et d'ordures en immondes à la recherche du menu du soir. La circulation s'est subitement tarie lorsque l'île s'est enfoncée dans la nuit. Ne restent que quelques vendeurs obstinés de niama-niamas et des enfants perdus sans toits. Je rentre, un peu gêné à l'hôtel mais la tête bien pleine...