



## **JOURS 4 et 5 : TIT MELLIL (CASABLANCA)**

### **– ESSAOUIRA (ANCIENNEMENT MOGADOR)**

Aujourd'hui, le timing de la mise en route de l'Armada bleu ciel est un peu chamboulé.

*Un service régulier fut ouvert en 1926 entre Casablanca et Dakar, (la distance Casablanca – Dakar prenait normalement 23 heures – horaire d'été, comprenant 30 minutes de transit à chacune des cinq escales : Agadir, Cap-Juby, Villa Cisneros, Port-Étienne, Saint-Louis du Sénégal – ou en 32 heures – horaire d'hiver comprenant un arrêt de nuit à Cap-Juby). La liaison était hebdomadaire dans les deux sens, en prolongement de la ligne Toulouse-Rabat. La même année 1926, Henri Guillaumet et Antoine de Saint-Exupéry entrèrent chez Latécoère. La compagnie connut un vif succès, surtout grâce à la régularité avec laquelle elle transportait le courrier, mais elle n'était pas rentable. Les surtaxes payées par les utilisateurs du service aéropostal et les subventions gouvernementales étaient insuffisantes.*

*La compagnie était un gouffre financier. Pierre-Georges Latécoère avait besoin d'argent pour fabriquer les nouveaux avions conçus dans ses usines, les Laté 25 et 26. Il céda donc, le 11 avril 1927, 93 % de sa Ligne à la SUDAM (Sud-Américaine de travaux publics) appartenant au groupe Bouilloux-Lafont pour la somme de 30 millions de francs. La « Compagnie Générale Aéropostale » était née.*



*Les pionniers de la Ligne avaient comme mission essentielle – voire sacrée – de transporter le courrier dans les deux sens. Ces échanges de messages et d'informations sur le quotidien des expatriés renseignait, bien entendu, les proches restés en métropole. Récits de la vie de tous les jours entre colons mais aussi rapports concernant le mode de vie des autochtones, leurs us et coutumes, leurs croyances, leurs habitats et leurs agricultures. Photos sépia de leurs expéditions modestes ou prodigieuses, lettres des administrateurs, bons de commandes et lettres pleines de tendresse pour des parents ou des êtres chers. Les carlingues et conteneurs extérieurs de ces robustes et rudimentaires machines volantes rapportaient donc, en France, une masse d'informations et de renseignements qui concourraient à alimenter une presse avide d'articles documentés pour un lectorat demandeur et passionné. A cette époque des années 20, les journaux sont le seul média disponible.*



*A côté de cette forme élémentaire de transmissions d'éléments de la culture de ces pays lointains vont s'ajouter des écrits plus spécifiques. Des journalistes, en poste au Maroc, vont se passionner pour ces pilotes, aventuriers des temps modernes et leurs escales invraisemblables et s'impliquer personnellement pour découvrir par eux-mêmes les lieux inconnus et vivre des situations qu'ils vont retranscrire dans leurs journaux.*



*Et puis, les pilotes de la Ligne vont prendre la plume pour raconter leurs exploits, leurs angoisses et leur vie quotidienne. Saint Exupéry mettra à profit les 18 mois passés à Cap Juby pour rédiger des pages inoubliables de « Courrier Sud » et engranger des souvenirs et de la « matière » pour bien d'autres publications. Mermoz racontera ses anecdotes une dizaine d'années plus tard, encouragé par Kessel qui instillera un soupçon de romanesque et une grosse pointe d'héroïsme appuyé auquel nos héros d'une destinée ahurissante n'étaient pas habitués.*



*Daurat et Guillaumet s'essaieront à la tâche et puis des dizaines d'ouvrages de recherches fouillées ou de vulgarisation vont transformer cette saga en véritable épopée du XX<sup>e</sup> siècle.*

*« L'obscur sentiment d'un devoir plus grand que celui d'aimer » dans la bouche de Rivière (Daurat) dans Vol de Nuit*

*Tout ceci aura comme conséquence la fabrication d'une odysée humaine entrée dans le registre de la mythologie aérienne. Les exploits humains, pétris de bravoure et d'abnégation pour un idéal aujourd'hui saugrenu (transporter du courrier !) qui décrivent la vie d'hommes de tous les jours érigés par la grâce de leurs consciences à accomplir une mission surhumaine en font des princes du firmament. Ils sont liés entre eux par une amitié qui ne peut que faire envie et chevauchent des machines-dragons mystérieuses, bruyantes et sales dans des environnements que personne ne connaît. Ces qualités sont universelles et chaque continent se reconnaît en elles.*

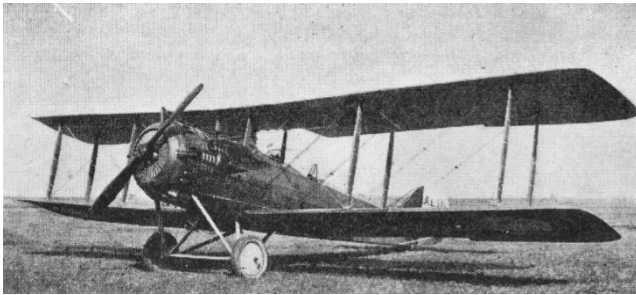




*Mais comment en est-on arrivé là ?*

*Au début de la première guerre mondiale, la composante aérienne est anecdotique et cantonnée souvent à un rôle d'observation et de bombardement virtuel. Les progrès technologiques dans le domaine des moteurs tout autant que dans l'aérodynamique des cellules, de part et d'autre des frontières, font des bonds gigantesques en 4 ans. Les Caudron C3 et les Blériot XI seront à des années lumières des Spad XIII et des Breguet 14 de 1918. Toute l'industrie française est mise à contribution pour construire les machines qui ont été retenues par l'état-major.*

*C'est ainsi que le jeune Pierre Georges Latécoère qui se retrouve en 1905 et à 22 ans à la tête d'un ensemble d'affaires variées touchant tout autant à la construction des tramways qu'à l'industrie du bois va entrer dans l'industrie aéronautique naissante. Dès 1907, il se spécialise dans la métallurgie, la forge et les alliages dont Dornier, en Allemagne s'est déjà fait une spécialité. Sa maîtrise de la langue allemande lui permet de décrocher des contrats importants outre-Rhin dans le domaine de la construction de wagons de chemin de fer. Trop*



*à l'étroit dans son usine de Bagnères et dans un bassin d'emploi étriqué, il déménage ses usines en région toulousaine et décroche des contrats fabuleux avec la compagnie du Midi (11 000 wagons). Fin 1917, il s'installe à Montaudran où il dispose d'un vaste espace relié par une voie ferrée. Le 29 octobre 1917, il reçoit*

*commande pour la fabrication de 1 000 avions de type Salmson 2.*

*Emile Salmson, d'origine suédoise, possède un petit atelier de mécanique à Paris lorsqu'il rencontre en 1908 deux ingénieurs, Canton et Unné qui viennent de mettre au point un moteur prometteur à 7 cylindres en étoile, non rotatif. Ils s'associent et la déclaration de la première guerre mondiale va doper et faire exploser les commandes de ces nouveaux groupes motopropulseurs plus puissants que ceux présents sur le marché. Après s'être associé avec Moineau, un des pionniers de l'aviation française, il relève le défi de la construction d'aéroplanes. Si son premier modèle n'est pas un succès car victime d'erreurs de structures, la seconde tentative aboutit à une machine très performante, un biplan biplace de reconnaissance baptisé Salmson 2. L'état passe commande de plusieurs milliers d'exemplaires et, comme l'usine Salmson de Boulogne Billancourt ne peut tenir les cadences prévues, il est demandé à P. G. Latécoère de les produire à Toulouse.*

*Le contrat s'élève à 20 millions de francs et les garanties qui s'y attachent vont permettre le financement de la construction d'une nouvelle usine, ultramoderne, à Montaudran. C'est ainsi qu'un grand hall de montage avec éclairage zénithal, ponts roulants, piste privée en herbe pour les essais vont voir le jour. En moins de 8 mois, d'avril à l'armistice du 11 novembre, 600 machines sont sorties des lignes de fabrication. A la fin de la guerre, l'industrie aéronautique se trouve dans une mauvaise passe car produire des avions neufs lorsqu'il n'y a plus de demande et qu'un stock énorme existe n'est pas une situation d'avenir. Certains appareils neufs peuvent s'acquérir pour un franc symbolique ! Il faut donc trouver une autre activité pour les usines de Montaudran.*



*Il dispose d'un parc bradé de Salmson 2 A. Il est persuadé qu'un avenir rayonnant attend ce nouveau mode de transport rapide qu'est l'avion. Il a toujours été un voyageur curieux et intrépide. Il appartient à un pays qui possède un empire colonial s'étalant – entre autres – le long de la côte atlantique africaine. Il crée donc la Compagnie de Navigation Aérienne Espagne – Maroc – Algérie, mais avant cela il dessine lui-même le tracé de la ligne aérienne qu'il envisage. Et puis, il la teste n'hésitant pas à payer de sa personne en accompagnant le pilote Cornemont lors du premier trajet Toulouse – Barcelone le 25 décembre 1918. Les vols sont prévus par étape de 500 kilomètres correspondant à l'autonomie de ses Salmson (+ réserve). Le survol est côtier car un transit direct par les terres est rendu difficile du fait de la hauteur des montagnes, des conditions météorologiques souvent redoutables qu'on y rencontre et de la sécurité très relative en cas de pannes toujours présentes à l'esprit. Les escales prévues sont mises en place par Roig lequel, en tant qu'ancien militaire a donc donné comme nom à sa mission exploratoire : le Raid Latécoère...Barcelone – Alicante – Malaga – Rabat ou plus souvent Casablanca. Le 9 mars 1919, P.G. Latécoère peut offrir lui-même à l'épouse du maréchal Lyautey, en sa résidence de Rabat, un bouquet de violettes cueillies 24 heures plus tôt à Toulouse ! La grande aventure de la Ligne peut commencer, deux fois par semaine en reliant Toulouse à Casablanca.*



C'est peut-être ce souvenir des fleurs toulousaines symboles de la passion qui pousse madame l'adjointe au maire de Casablanca à nous recevoir dans les salons de réception de l'hôtel de ville. Les mots de bienvenue viennent du cœur. Comme nous, elle est amoureuse de l'œuvre de Saint Exupéry et cela se ressent. Le petit porte clef et les pins du logo de la ville qu'elle nous fait distribuer n'ont rien à voir avec l'Aéropostale mais la pièce de 5 francs, frappée aux armes de l'empire chérifien est gravée en français témoin d'une longue complicité qui unit nos deux pays.





Il y a beaucoup de chaleur dans ses propos lorsqu'elle évoque la mémoire et les exploits des anciens qui ont réussi à relier les hommes et à leur permettre de se comprendre et de s'apprécier.



Dehors, sur la grande place noyée dans un soleil aveuglant, une surprise nous attend. L'ami *Pierre Jean Meurisse* qui fait le trajet avec nous jusqu'à Dakar, a proposé une action culturelle tout à fait formidable avec son association, les **Ponts du Cœur**.





Il s'agit de proposer aux villes qui le souhaitent, un banc de béton lissé en forme de livre ouvert, pour accueillir le flâneur et le transformer en lecteur.

Pour cela, un QR code est incrusté dans le dossier et tout le monde peut ainsi, directement, avoir sur son smartphone ou sa tablette, les textes mis en ligne, échanger avec les auteurs voire partager les écrits. Le site internet est une invite à rencontrer les autres, leurs plumes et leurs cultures. Un tel lieu favorise donc une pause dans le quotidien. En quelques clics ouvrent sur un bon moment avec un étranger inconnu qui fera rêver et propulsera le curieux dans un récit ou un poème du bout du monde.



L'opération est parrainée par l'ONU – UNESCO dans le cadre du « programme rapprochement des cultures » ainsi que par les ministères français des affaires étrangères ainsi que celui de la culture et de la communication mais aussi par le Raid Latécoère Aéropostale qui organise des événements festifs sur les villes escales pour le centenaire de la Ligne France – Amérique du Sud. L'utopie de créer ainsi une autre forme de bancs publics que ceux de la chanson en offrant des bancs publics interactifs est enthousiasmante. Ils permettent ainsi la transmission de message de paix et de fraternité, conditions nécessaires à l'établissement de relations humaines et de fraternité.

« *La seule vérité est, peut-être la paix des livres* » Saint Exupéry







La joyeuse bande, en combinaison bleu ciel, maintenant bien restaurée par le somptueux buffet offert par la municipalité et surtout par son choix exceptionnel de pâtisseries marocaines (...) se déplace donc, comme un stratus bas ectoplasmique, vers les lieux de l'inauguration. Discours, photos, éclats de rire ! La place est occupée de curieux, badauds, enfants à trottinette ou dans des voitures électriques, vendeurs d'eau avec leurs grands chapeaux, leurs outres en peau de chèvre et leurs habits rouges bien voyants. Je ne me souvenais pas en avoir vu à Casablanca. On s'attarderait bien à musarder et lézarder sur un banc au soleil bienfaiteur !

Mais il est déjà 13 heures et il va falloir accélérer le mouvement. Le bus traverse les quartiers de la ville nouvelle, du côté du port et, l'espace de quelques instants, je repère *l'hôtel Excelsior*, lieu de retrouvaille des Latécoère lorsqu'ils étaient stationnés sur le *terrain du Camp Cazes*



aujourd'hui disparu. Je me souviens bien de cet aéroport construit initialement en dehors de la ville mais que la pression foncière a fini par grignoter. Il avait eu de grands moments, ce terrain comme pendant *l'opération Torch* où il fut mitraillé par les avions américains. Il prit le nom du quartier à l'indépendance pour s'appeler *Anfa* et j'y ai cherché Fabienne qui me rejoignait début novembre 1977 après un vol

Fuerteventura – Laayoune – Agadir – Anfa.



J'avais noué des liens de sympathie avec le responsable de la sécurité et cela m'avait permis d'aller la chercher sur le tarmac au pied de la passerelle. Le plan « Vigipirate » local n'existait pas encore...

La vue de l'Excelsior me procure un petit choc car il est resté tel quel. Il y a 40 ans, en allant récupérer mes malles qui arrivaient par bateau, et que je n'avais pu glisser pour un trajet terrestre dans ma petite R5, je m'y étais offert une petite pause après des tractations administratives de dédouanement sans nom ! L'intérieur était figé dans le temps et dans la mémoire d'avant-guerre. Tables aux plateaux de marbre brillant, banquettes courant le long des murs et chaises bistrot mais surtout une galerie de portraits des pionniers, de leurs machines et des clichés de groupe. Bousculé par le temps car il me restait plus de 200 km de mauvaises routes pour rentrer à Béni Mellal dans ma maison du quartier caïd Lashri, je commis la faute de ne pas les photographier. Je le regrette encore !



Le bus continue à se frayer un chemin dans les bouchons.

Nous retrouvons Tit Mellil et, comme une volée d'oiseaux migrateurs, les équipages rejoignent leurs machines bien alignées.

L'un des avions a des soucis de transpondeur et – comme cet instrument est indispensable pour franchir les zones à venir – c'est un peu la panique. Pas question de laisser un des nôtres. L'instrument ne semble pas réparable dans l'immédiat mais le miracle se produit car un atelier de maintenance local possède le même en stock. Alors, on intervertit et l'équipage nous rejoindra un peu plus tard dans l'après-midi.

Hier, on nous avait informé que le transit dans la CTR de Casablanca, se ferait par l'intérieur des terres. Aujourd'hui, contordre, nous sommes autorisés à longer la ville par la mer. Tout le monde est content car nous pourrions ainsi bénéficier d'une vision rare de la capitale économique du Maroc.

Vers 14h30, Denis aligne la machine au seuil de la 36. Devant nous, deux zones interdites, Casablanca et les raffineries de Mohammedia et il faut s'immiscer dans l'espace qui les sépare avant de gagner la mer. Bien que le port soit de belle taille, une douzaine de cargos attend au large. Comme notre route se maintient à 5 bons nautiques de la côte et qu'une petite brume de mer stagne sur le littoral alors qu'elle était absente sur la terre, la grande mosquée Hassan II se distingue mal car elle apparaît fondue dans les constructions de la troisième mégapole africaine.



Conformément aux consignes, on écoute Casa sans les contacter. Sur leurs écrans de contrôle, les avions du raid doivent apparaître comme un collier scintillant qui suit le trait de côte. Du fait du retard accumulé à cause des réceptions, nous avons décollé à la queue leu leu et les appareils vont se dépasser mutuellement nous permettant quelques belles images en vol.

Pour rendre le trajet plus intéressant, on se rapproche de la terre mais, comme je suis en place gauche, je ne distingue que l'étendue bleu-noire de l'Atlantique. Toutefois, sur la bande littorale, je suis impressionné par le nombre de constructions modernes de résidences privées et de complexes hôteliers récents. Dans le lointain se profilent les fortifications d'El Jadida, l'ancienne *Mazagan portugaise* du XV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle. Inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO, cette première escale de la Route des Indes par les Portugais présente une architecture militaire typique de la renaissance portugaise. Pour y avoir passé quelques jours à Pâques 1978, je reconnais facilement les remparts, les bastions et les échauguettes caractéristiques.







On laisse la ville sous l'aile gauche, cap sur Safi en passant par la belle zone lagunaire de Oualidia où s'accrochent encore sur mes papilles le souvenir gustatif de **deux** fait-tout inoubliables de moules marinières à la sauce tomate et aux épices !





Safi, ville portuaire connue surtout pour sa flottille de pêche à la sardine, paraît toujours aussi dynamique et la construction de bâtiments modernes paraît avoir fait un bond. Je n'avais plus le souvenir de l'important port de phosphate qui s'est installé au sud. Quelques cargos vraciers, en mer, attendent leurs chargements, ce qui rend l'Océan moins monotone.





Et puis, la côte se fait rapidement sauvage avec, dans de petites criques des dizaines de chaloupes échouées. Mais où vivent donc tous ces gens qui arment ces grosses barques ? Le rivage est un peu désolé, battu par les vagues qui viennent mourir en dessinant de véritables tableaux figuratifs. Un peu plus loin, apparaissent les premières dunes sculptées en harmonieux croissants : les barkhanes.





Ce coup-ci, ça y est, le Grand Sud qu'on attendait commence à pointer le bout de son nez, hors d'œuvre de ce qui devrait nous attendre dans les jours qui viennent.

On coupe alors par la terre mais nous sommes encore trop loin pour contacter Essaouira (*ancienne Mogador*). L'habitat est réellement dispersé ; c'est à peine si nous survolons deux à



trois petits hameaux dans une campagne toujours plate et toujours pelée. Des traces d'enclos vides nous rappellent les figures de Nazca. Sur les toits en terrasses sèchent les épis de maïs et, d'en haut, cela fait de belles images lumineuses et colorées. A 20 km d'Essaouira, on retrouve un littoral bien boisé. C'est le relief de la partie ouest du Haut Atlas qui vient s'arrêter dans l'Océan en ménageant – de temps en temps – de jolies plages de sable blond, désertes.



La ville d'Essaouira, se reconnaît également par ses fortifications portugaises et son port bien protégé derrière les *Îles Purpuraires*. Sur les GPS, le terrain d'Essaouira est bien matérialisé mais sur mon ancienne carte routière, il n'existe pas encore tandis que l'aérodrome de la Ligne n'y figure plus. C'est toujours un peu préoccupant de mettre le cap sur un aérodrome qui doit bien exister mais qui n'est pas matérialisé...

Depuis le départ de l'étape, nous sommes à l'écoute des deux radios sur les fréquences 130.00 et Casa puis Essaouira. Le moins que l'on puisse dire c'est que les échanges « internes » font évoquer une fréquence oubliée similaire à 123.45 en France.



Histoires personnelles et blagues au goût incertain occupent toute la bande car, après quelques jours, des groupes se sont formés par affinité comme dans tous les voyages et qu'on semble assister à la poursuite des bavardages du matin. Je me dis que si un contrôleur marocain monitore la fréquence – ce qui est probablement le cas – il ne doit pas être déçu !



Je contacte la tour d'Essaouira sur la seconde radio. Piste en service, la 34 et vent de face à environ 15 Kts. Elle demande de rappeler à 5 nautiques et en vue du terrain. Sur la radio 1, les propos inutiles et, un peu parasites, se poursuivent ; alors je baisse le potentiomètre au maximum. Sur la radio 2, la réception est moins bonne alors j'affiche 118.25 sur la 1 mais j'oublie de remonter l'intensité du son. Le VOR 112.7 nous amène sur les installations. Pour limiter le temps d'occupation de la fréquence comme on nous l'a demandé, je fais court.

- F BUUH, en vue des installations.

Personne ne répond mais cela ne me préoccupe pas car nous avons parfois de grands silences inattendus.

- F BUUH, pour intégrer la vent arrière 34.



Personne ne répond. Je vérifie que le commutateur de la boîte de mélange est bien sur la radio 1. OK. Bizarre ! Comme ça me turlupine un peu car le professionnalisme des Marocains ne nous a pas habitués à ça. Je rappelle en milieu puis en fin de vent arrière. Toujours rien.

- F BUUH, étape de base pour la 34 pour un complet.

Le silence me répond – sans le moindre parasite. C'est alors que je distingue sur le sol ocre juste piqueté de quelques arganiers, une ombre d'avion bien reconnaissable ! Merde, je cherche et ne le vois pas. Vite, il faut se sauver. Denis remet les gaz et s'éloigne du côté opposé au circuit de piste.

Que se passe-t-il ? Je refais une check soignée de toutes les radios pour découvrir qu'avec un volume sur 0 je ne risquais pas d'entendre quelque chose...

- F BUUH, début de vent arrière.
- F BUUH, rappelez finale.

Le contrôleur fait comme s'il n'avait rien remarqué. Adoptons un profil bas. Il ne signale aucune machine dans le circuit mais surveillons quand même.

- F BUUH, finale.
- F BUUH, autorisé vent du 270 pour 15 Kts.
- F BUUH, j'atterris.



La piste est superbe, dans un décor de western et à l'air flambant neuve. On sort en Sierra et là, c'est un peu le cirque pour trouver une place. On nous envoie nous garer derrière un C 130 de l'armée de l'air marocaine. Procédures d'arrêt moteur et retrouvailles de la terre ferme. On juge plus malin de ne pas trop parler de notre bêtise...

L'aire de stationnement d'Essaouira est petite et un 737 de Transavia en occupe la plus grande partie. Alors, on va caser nos appareils partout où il y a de la place et même dans les allées paysagères de l'aérogare. BUUH se verra loger, pour la seule fois du voyage, sous un toit, celui de la caserne des pompiers, vidée pour la circonstance de tous ses camions. Pour arriver à stocker l'armada de la mémoire Latécoère Aéropostale, les avions sont imbriqués les uns dans les autres grâce à l'aide bienveillante des soldats du feu et sous les sourires du personnel de la plateforme manifestement très enthousiaste de cette animation inhabituelle.



Et puis, on quitte le terrain en minibus pour gagner la ville par une route étroite qui traverse un beau taillis d'arganiers. Je connaissais déjà Essaouira, sa belle médina et son port de pêche mais je ne reconnais plus les abords et la longue plage de sable fin bordée de beaux hôtels. Existaient-ils ? L'hôtel Médina qui nous accueille est un vrai palace avec une cour intérieure occupée par une splendide piscine. Mais il ne fait pas chaud et les conséquences climatiques du courant froid qui descend vers le sud ne sont plus neutralisées par la canicule du soleil d'été. Personne ne songe à piquer une tête. Comme toujours, notre chambre est belle et spacieuse et, aujourd'hui, on bénéficie d'une petite heure pour se refaire avant le cérémonial du soir !





20 heures, conférence de *Bernard Bacquié* sur l'escale locale de l'Aéropostale. 20 H 30 débriefing - rien à dire, tout s'est bien passé - (et on ne préfère pas s'étendre sur notre bêtise de débutant !).

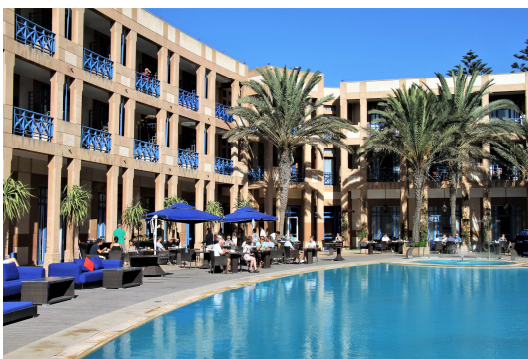
Briefing : demain jour de repos et chacun fait ce qu'il veut de sa journée mais à 17 heures, réception pour remise d'un banc de la liberté avec présence souhaitée en combinaison bleue.

Repas : parfait.

Avant d'aller me coucher, je sors prendre l'air sur la plage toute proche. Peu de monde voire personne. Les boutiques de location de Kite Surf, de planches à voile ou de parasols et le café du bord de mer sont fermées. La saison touristique a pris du plomb dans l'aile. Mon gilet est nécessaire. Je sors ma blague de caporal export et ma pipe de ma poche et me prépare à un instant de plénitude. Deux chibanis en djellabas m'observent avec curiosité me livrer à mon petit rite du soir. Au Maroc, on ne fume pas mon genre de pipe et la chicha n'est pas très répandue.

Dans sa blague, mon tabac a changé un peu de consistance après son séjour en ambiance maritime. Il faut un peu l'émietter mais il n'a rien perdu de son arôme, bien au contraire... Comme j'ai entamé une discussion avec mes nouveaux amis, lorsque ma bouffarde arrive à son terme, j'en rebourre une autre pour poursuivre notre bavardage respectueux et sympathique. C'est l'occasion rêvée pour partager mes feuilles de l'herbe à Nicot. De leurs grandes poches ils extraient du papier à cigarette (garo) et se roulent deux cibiches de forme peu classique. Puis ils les allument et...toussent. C'est un peu fort mais ils évoquent le goût des gauloises de leurs pères et la discussion peut reprendre...

Et puis, on se sépare et je rejoins mon lit. Demain premier jour de repos ! Cela va nous faire le plus grand bien.



Ce matin, on n'est pas aux pièces alors on ne descend déjeuner que pour 9 heures. Les copains ont colonisé les tables et les chaises au bord de la piscine, délaissant le confort de l'intérieur. Ça fait du bien de ne rien faire au soleil. Le buffet est copieux et varié, alors on en profite avant d'aller retrouver Essaouira où nous ne sommes pas venus depuis 40 ans.

D'abord, fouler le sable de la plage déserte juste piquetée de parasols végétaux un peu défraîchis après la canicule de l'été. Puis, devant la *porte d'Agadir*, on préfère se diriger vers la gauche et gagner le port à l'entrée duquel se pressent deux chalutiers au retour de leur nuit de pêche.







Un chantier est en cours dans l'enceinte portuaire mais des dizaines de bateaux sont déjà à quai, déchargeant les fruits d'une campagne prolifique.



Alors qu'autrefois la moindre vue d'un appareil photo déclenchait des cris puis des demandes délirantes de dirhams, comme une forme ancestrale de droit à l'image, aujourd'hui, il ne se passe rien de tel. On peut aller partout et photographier ce qu'on veut. Les Marocains ne se précipitent pas sous l'objectif mais tolèrent sans exubérance. Quelques soit la latitude du pays, le retour des pêcheurs est toujours un grand moment de spectacle vivant et bigarré propice à des coups d'œil sympathiques.



L'architecture des lieux et le grouillement autour du repas de midi qui vient d'arriver des profondeurs de la mer est un vrai plaisir : vieilles murailles dorées de l'époque portugaise avec ses tours toujours armées de vieux canons un peu rouillés, bastions plusieurs fois centenaires et portes majestueuses, flottilles de barques de pêche uniformément bleues et parfois tirées à la grève, tas de filets en attente de ravaudages coiffés d'une ancre primitive faite de fers à béton, premiers étals de pêcheurs ou de marchands de poissons avec des sardines, des maquereaux, des pageots, des petits thons, des bonites, du Sabre Fish et même un petit requin.



Les chats sont à la fête soit en se faisant nourrir directement par les marins qui paraissent vraiment les cajoler soit en chapardant des griffées d'anchois pour aller les déguster, après une course rapide, dans des coins oubliés où s'amassent un capharnaüm de rebuts d'accastillages usés. Ici, on ne jette rien car il pourrait y avoir une nouvelle vie pour des objets que nous, nous considérerions comme définitivement hors service. Je ne peux réprimer un sourire en voyant filer avec célérité, entre les longues robes d'acheteuses, un matou bien portant, un maquereau entre les dents. Cette passion pour les chats, je la retrouverai même en ville où j'assisterai au festin des greffiers avec quelques poignées d'anchois tout frais...



Le long des quais, les chalutiers se sont rangés bord à bord et les cales sont déchargées à l'aide de paniers que l'on transborde d'un bateau à l'autre. A même la jetée, des marins assis en tailleur ramondent leurs filets de corde bleue avec leurs navettes. A genoux, sur un pont de tôle qui a connu des jours meilleurs, un autre confectionne à main nue une épissure sur deux câbles métalliques.





Je quitte les quais pour m'aventurer sur la digue qui protège le port des assauts d'un Océan aujourd'hui bien calme. Une sorte de petit chemin de ronde mène à de minuscules cabanes ressemblant plus à des placards où les pêcheurs rangent leur matériel. L'alignement de ces petites portes peintes dans un bleu roi qui s'écaille est un vrai régal pour le regard du photographe. Un peu à l'écart, sur un muret qui protège la grande place toute proche, au milieu d'une nuée de goélands voleurs, effrontés et toujours affamés, un homme débite au hachoir les poissons invendus. A quels plats serviront-ils ? Les bas morceaux sont aussitôt engloutis par les volatiles criards et égoïstes.

Des chibanis se chauffent au doux soleil du matin. Quelques femmes descendent de la ville vers le port pour faire leurs emplettes de midi. A la terrasse de l'hôtel de France, des hommes sirotent leur thé à la menthe. Tout ici respire le calme et la sérénité. On pénètre dans les ruelles baignées du soleil de la mi-journée. Toute la partie de la médina ancienne qui jouxte le port est dédiée aux commerces touristiques : tapis berbères, bijoutiers, magasins de cuir ou de vêtements, ferronniers, dinandiers et marchands de n'importe quoi...Après nos nombreux voyages au Maghreb et dans les pays arabes, nous connaissons bien tout cela et, à la maison, les malles d'objets rapportés du bout du monde, débordent. Par ailleurs, BUUH décolle tous les jours à la masse max... Alors, plaisir de yeux, on contemple, on admire et on compare les offres par rapport à celles d'autrefois. Le prix des babouches a explosé, les bijoux Touaregs ont fait leur apparition en masse alors qu'il y a encore peu on n'en trouvait pas mais il y avait plus de choix en fibules et colliers ethniques locaux. La mode des tapis et tentures semble un peu passée et il n'y a personne dans les boutiques.

C'est volontairement qu'on prend plaisir à se perdre dans les ruelles sans la moindre idée de l'endroit où elles mènent. Certes, elles sont moins commerçantes mais quel bonheur de se glisser dans des venelles aux belles portes massives et colorées ou aux grilles de fer forgé grignotées par le sel des embruns. On se glisse sous des porches étayés par des madriers centenaires qui résistent aux outrages du temps. Beaucoup de maisons anciennes sont rénovées et les chantiers de réhabilitation de façades sont partout présents.





On mange un morceau avant de repartir rapidement en vadrouille car c'est trop beau ! J'ai le souvenir d'avoir commandé – dans une autre vie – une table basse en marqueterie faite de tuya, de citronnier, d'éclats d'ébène et d'incrustations de nacre que j'ai toujours dans mon bureau. Et si on tentait de retrouver l'endroit ? L'artisan travaillait alors dans une petite échoppe installée dans une niche de la muraille nord, probable ancien lieu de stockage de munitions ou de matériel divers. On se met en chasse et notre perspicacité est couronnée de succès. Toujours occupée par un artisan ébéniste spécialisé dans le travail des bois locaux, l'atelier est tenu par un jeune homme. Comme on lui raconte ce qui nous amène chez lui, il s'exclame : « C'était mon père ! Effectivement, il faisait aussi des tables carrées ou rectangulaires, moins demandées ici, mais juste à la commande ». C'est vrai qu'on était revenu plusieurs fois... On ne peut, bien sûr, le quitter sans avoir fait l'acquisition d'un petit coffret superbement ouvragé et qui ne pèsera pas bien lourd dans le coffre de BUUH.



Et puis, on quitte cette partie de la médina pour gagner le quartier nord resté plus authentique. On retrouve le vrai souk que l'on aime avec ses bouchers qui découpent la viande au hachoir en commençant par la tête pour finir par la queue et exposent les morceaux découpés au fur et à mesure sur le carrelage blanc de leurs minuscules commerces tout en profondeur au milieu de



quelques mouches éparées. On sourit entre nous, complices, en se rappelant qu'il importait d'arriver au bon moment pour obtenir des bons morceaux car les prix étaient les mêmes quelle que soit la pièce... On aime aussi les marchands d'épices qui se tiennent assis sur leurs chaises hautes, derrière leurs pyramides de poudres odoriférantes et gustatives, toujours prêts à descendre de leurs perchoirs-piédestal, un godet doseur à la main, dès la première suspicion d'une affaire à conclure. Les magasins de fruits et légumes où l'on aurait envie de tout acheter.



Les portants de kaftans ou de robes de princesses des mille et une nuits dans lesquelles on verrait si bien notre petite fille mais quand même difficile à porter chez nous. La rue est occupée par des porteurs en tous genres, récupérateurs de bidons d'huile de friture vide, livreurs de boissons en triporteurs malmenés. D'un bazar électrique ou électronique où sont accoudées deux adolescentes, jeans artistiquement déchirés aux deux genoux et oreilles droites vissées dans un smartphone, s'échappe une musique gnaoua. On suit, à l'oreille, le chant un peu monotone d'une forme de griot local qui égraine son histoire en l'entrecoupant de refrains musicaux nostalgiques et répétitifs. Et puis, comme c'est l'heure de la prière, les muezzins donnent l'impression de se répondre voire de participer à une compétition d'un minaret à l'autre.



Il est temps de retrouver l'hôtel et de se préparer vestimentairement aux obligations des réceptions de la fin d'après-midi. En chemin, sur les trottoirs carrelés qui longent le front de mer, je me fais la remarque que la jeunesse d'ici est la même que partout. Lorsque les garçons casquettés ne téléphonent pas (ou font semblant) ils twittent. Les filles, presque toujours en groupe, sortent des collèges avec leurs tabliers blancs à la coupe des années 50 enfilés sur un jeans effrangé et effiloché. Parfois, elles portent un voile qui ne masque que leurs cheveux découvrant un visage toujours maquillé.

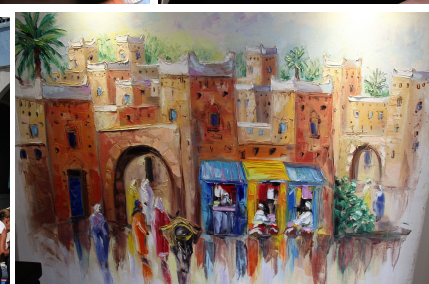




Fabienne, pourtant maniaque et précautionneuse a dû manger quelque chose de pas correct, son ventre grouille. On active le pas. Les glaçons de son mojito de la veille ?

On redescend sur la plage puisque c'est dans l'annexe du restaurant de l'hôtel qu'a lieu la réception et la remise du banc. La marée bleu-ciel se retrouve sous les parasols pour quelques discours chaleureux et empreints d'une grande empathie. On échange des souhaits, des remerciements pour faire vivre l'esprit de la Ligne et des cadeaux sous la forme de belles médailles de Mermoz, Saint Exupéry et Latécoère, frappée par la Monnaie de Paris. Les canapés et petits fours sont pris d'assaut ainsi que les verres de thé à la menthe et les jus de fruits frais sans glaçons... Dans le jardin de la promenade de bord de mer, on inaugure le fameux banc de la liberté, occasion de réaliser des photos drôles et sympathiques.

On redescend sur la plage puisque c'est dans l'annexe du restaurant de l'hôtel qu'a lieu la réception et la remise du banc. La marée bleu-ciel se retrouve sous les parasols pour



Dans la foulée, Bernard nous offre un complément d'informations sur la vie de la ligne Latécoère à l'escale d'Essaouira.





Le briefing du soir est plus long car demain, nous avons tous le présentiment d'aborder les choses sérieuses. Après la zone montagneuse de Sidi Ifni, c'est le vrai désert qui nous attend !