

es concombres de mer sont alignés sur le pupitre où jadis Saint-Exupéry ordonnait ses mots. « Situé à la lisière des territoires insoumis, écrivait-il sur cette même table, Port-Étienne n'est pas une ville. On y trouve un fort, un hangar et une baraque en bois pour les équipages de chez nous. »

Dans sa solitude brûlante, le regard perdu entre l'océan et le désert, l'actuelle Nouadhibou s'est mollement étendue le long de ces mêmes repères. Elle est aujourd'hui épargnée par les rezzous sahraouis qui parcouraient les pages de l'écrivain-aviateur, mais demeure sous forte présence militaire. Trafiquants et djihadistes hantent encore, là-bas, les sables.

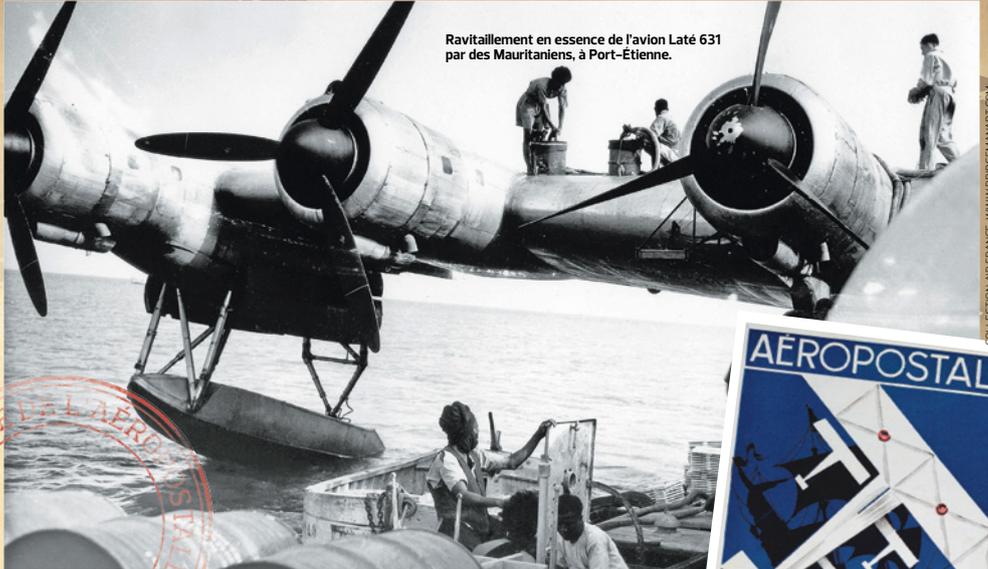
Le danger vient du désert et la richesse de la mer. Quel que soit son nom, rien n'a changé aux confins de la Mauritanie dans la cité de la baie du Lévrier. Les eaux poissonneuses de son océan, qui ont attiré hier les Européens, Portugais et Espagnols en tête, sont aujourd'hui épargnées par les Asiatiques, Japonais et surtout Chinois. Symbole de l'ancienne domination française, le bâtiment de la Société industrielle des grandes pêches, où furent écrites des pages de *Terre des hommes*, déclina gentiment sous le soleil. Le cerbère qui en a la jouissance est un Irakien irascible. Il ne veut ouvrir sa porte et peste contre les Occidentaux, les monarchies arabes et les chîtes qui ont causé son infortune. Summit d'Irak déchû, c'est lui, l'éleveur de concombres de mer. Il était dans l'armée, avait femme et enfants. Il est désormais seul à faire sécher ces gros vers des profondeurs marines pour les Chinois, qui, bien qu'invisibles, continuent aujourd'hui la communauté étrangère la plus importante de Nouadhibou.

Peut-être eût-il mieux valu que le petit homme moustachu ne nous laisse pas entrer et contempler ce désastre! La haute bâtisse blanche, qui, de l'extérieur, a encore bonne allure, est morte à l'intérieur. Pourrie, à l'abandon. Les bois, celui de la table de Saint-Ex comme celui d'un guéridon du même style colonial, sont piqués. Vermoulu, le bel escalier menant au premier étage a perdu des marches. Des bouts de carrelage, un passe-plat entre la cuisine et la salle à manger, jusqu'à la proportion des chambres menant à la terrasse, tout respire une vie sans fioritures mais civilisée. Hélas, il ne reste partout que gravats et morceaux épars d'un lointain passé colonial. Autour de ce qui fut un jardin, où séchent encore ces fichus concombres de mer, un canon rouillé et une trappe menant à ce qui était une chambre froide construite dans la roche rappellent toutefois l'envers de ces temps plus rudes: « De mémoire d'homme, soulignait Saint-Exupéry, il y a toujours eu, quelque part dans le Nord, un rezzou en marche sur Port-Étienne. »

Sur les traces de l'aviateur, qui évoquait un passé déjà disparu quand il écrivait en cette demeure, il faut patiemment recomposer les souvenirs de Port-Étienne. Et beaucoup rêver pour imaginer un aéro-nef se poser dans la baie du Lévrier. Il reste cette hélice, qui accueille les passagers descendant de la passerelle et gagnant à pied l'aérogare de Nouadhibou. Personne ne regarde la plaque accompagnant ce trophée, où figure cette inscription: « Le 2 juin 1925, les pilotes Georges Drouain et Emile Lecrivain et le mécanicien Jean Lavialle à bord de deux Breguet XIV des lignes aériennes Latécoère font escale à Nouadhibou (ex Port-Étienne) inaugurant ainsi la première liaison commerciale aérienne Casablanca-Dakar. »

L'aérodrome de Nouadhibou est en soi un hommage à l'Aéropostale. Les avions Latécoère ont été les premiers à se poser là, avec leurs précieux sacs de courrier. Il y a bien un projet de nouvel aérodrome, depuis que cette ville portuaire de quelque 100 000 habitants a été érigée en zone franche, il y a trois ans. Mais les visions pharaoniques du président mauritanien, les routes, la plage, le golf semblent autant de vœux pieux dessinés dans le sable.

La vie à Nouadhibou continue de s'organiser nonchalamment le long de cette artère longeant la baie et celle, parallèle, où s'alignent des petits commerces entre un hôtel et une agence bancaire. On ne sait où vivent ses habitants. Nouadhibou est un port de pêche dans le dé-



Ravitaillement en essence de l'avion Laté 631 par des Mauritanien, à Port-Étienne.

COLLECTION AIR FRANCE. WWW.BRIDGEMANART.COM

# Les naufragés du ciel

Dans l'ancienne escale de Port-Étienne, le souvenir de l'Aéropostale s'estompe sous le sable. Les Chinois investissent la pêche et, plus loin dans le désert, al-Qaida a remplacé la « dissidence » maure.

- Toulouse
- Malaga
- Cap Juby (Iarfaya)
- Villa Cisneros (Dakhla)
- Port-Étienne (Nouadhibou)



l'aventure de l'Aéropostale, destinés à être exposés en ville, sont désormais stockés ici. « À force de les plier, ça va pourrir, mais je n'ai pas de place pour les garder chez moi », se lamente Emmanuel Navarro, en présentant les principales pièces du musée imaginé par la Fondation Latécoère.

Ressurgissent Mermoz et Saint-Exupéry sur des photographies jaunies; des billets de banque, quand les langoustiers de la société de pêche de Concarneau édiaient leur propre monnaie; des lettres, parfois barrées de la mention « accident », pour justifier auprès du destinataire d'Agen, Villefranche ou Calais, le retard causé par la disparition d'un avion dans le désert ou l'enlèvement du pilote-postier par une tribu maure... « Les avions, souvent par manque d'essence, tombaient du ciel, et dans le désert, quand on trouve quelque chose, on le prend, dit l'ethnologue Sophie Garatini, qui a beaucoup écrit sur les « grands nomades » arpentant ces immensités arides. Les Espagnols avaient fait allégeance et payaient tribut. Mais les aviateurs ne faisaient pas parti du deal. Et quand les Maures se sont rendu compte qu'ils pouvaient rentabiliser ces pilotes. Ce fut pour eux une norme... »

Al-Qaida au Maghreb islamique (Aqmi) n'a rien inventé et l'otage échangé contre rançon est une vieille coutume du désert. Saint-Exupéry a écrit de nombreuses pages sur le danger d'être pris, les recherches et les longues tractations qui parfois s'en suivaient pour récupérer l'ami disparu.

Comme tant d'autres, Jean Mermoz fut l'un de ces naufragés du ciel. Dans ses Mémoires, il se souvient: « Pris entre leur devoir de bons musulmans, qui est de tuer les rousis, et leur intérêt qui est de les vendre, les Maures, en général, hésitaient longuement, discutaient et changeaient d'avis plusieurs fois par jour. Et cette perplexité, peut-être fatigante pour eux, l'était encore plus pour leurs prisonniers. »

Sur un vieux film conservé par l'INA, un journaliste français en short recueille, au début des années 1960, le témoignage d'une personnalité respectée chez les Ahl Mohamed Saleh, qui avait travaillé pour l'Aéropostale et servi d'intermédiaire dans les négociations entre ses employeurs et la tribu des Oulad Delim. Il a une phrase magnifique, quand il décrit les deux plus célèbres aviateurs de la compagnie Latécoère. « Saint-Exupéry, c'était un marabout; Mermoz, c'était un guerrier. » Les caractères respectifs des deux pilotes s'inscrivent si bien dans les deux lignées structurelles la société maure...

Dans le désert entourant l'ancien Port-Étienne, les témoins de cette époque ont depuis longtemps disparu et les souvenirs de l'Aéropostale semblent avoir été balayés par le sable. Les noms de Saint-Exupéry ou Mermoz n'évoquent plus rien aux Stéphanois. À Nouadhibou, le présent ondoie mollement sous le soleil. Et l'avenir paraît appartenir aux Chinois qui saccagent les fonds de la baie du Lévrier. ■



sert, dont on perçoit difficilement l'activité des vingt-trois usines produisant de la farine de poisson. Sauf quand le vent d'est oblige à fermer portes et fenêtres...

Le fort n'est pas bien loin de l'aéropostale et domine la baie. Il est occupé par la gendarmerie nationale mauritanienne. Jadis, une faible troupe veillait sur les trois couleurs françaises. « Nous avons dîné au fortin et le capitaine gouverneur nous a fait admirer son jardin. Il y pousse trois feuilles vertes, et s'amuse Saint-Exupéry dans *Terre des hommes*, nous les caressons du doigt comme des bijoux... »

La plus haute autorité coloniale n'habitait cependant pas le fort, mais ce qui est demeuré le consulat français. Il a aussi sa plaque, rendant « hommage aux pionniers des lignes aériennes françaises qui séjourneront ici, à Jean Mermoz et ses camarades d'épopée ». Le joli bâtiment s'organise au rez-de-chaussée autour d'un patio, lequel distribue le bureau du consul et deux autres pièces, naguère dévolues aux voyageurs de passage. À l'instar de la société des pêches, le consulat offrait des chambres aux rares Européens s'aventurant dans ce port du bout du monde. Une hospitalité prévoyante, puisque sous le consulat deux tunnels de plusieurs centaines de mètres menaient, l'un au fort, et l'autre aux tours bleues, qui gardaient l'autre côté de la baie. Les canons pointés, non vers la mer, mais en direction des possessions jadis espagnoles du Sahara occidental. L'armée mauritanienne veille désormais sur ces tours, plus blanches que bleues.

Depuis qu'al-Qaida rode dans les sables de ce désert sans fin, le voyageur étranger se fait de nouveau rare à Nouadhibou. La ville, en elle-même, n'est pourtant guère dangereuse. Une soixantaine de familles françaises y vivent paisiblement, représentées par le sympathique consul honoraire Emmanuel Navarro. Fils d'Espagnols, ce Stéphanois, comme se nomment les Occidentaux de l'ex-Port-Étienne, incarne sans le vouloir ce monde franco-ibérique d'antan qui, en ce coin d'Afrique, tombe aujourd'hui en lambeaux.

Le restaurant de son consulat a fermé. Sa superbe terrasse n'est plus qu'un lieu de rendez-vous pour les garçons et filles du lycée voisin. Logée dans le même bâtiment, l'Alliance française ne semble guère plus dynamique. Les beaux panneaux retraçant

Entre Port-Étienne et Saint-Louis, les pilotes Pierre Janet (à gauche) et René Riguelle (à droite). COLLECTION AIR FRANCE

