

Le relais aérien court de l'Europe à l'Afrique. Un journal parisien met désormais deux jours pour atteindre une terrasse de café de Casablanca et trois pour être lu à Dakar, quand il fallait six jours par voie de mer. Grâce aux exploits des pilotes de la Ligne, fonctionnaires de l'administration coloniale et commerçants se sentent moins loin de la métropole. Pour que s'accomplisse ce geste simple, ouvrir une lettre ou déplier une gazette, il a fallu toute une chaîne de courages discrets. La Ligne déploie une centaine d'avions, autant de pilotes et le double de mécaniciens.

Saint-Louis et Dakar sont un aboutissement, le « point de chute de la trajectoire » selon les mots de Joseph Kessel. Mais ces escales d'arrivée sont aussi un point de départ, un tremplin vers l'Amérique. Car au-delà de ce bout de ligne africaine, il y a le rêve Atlantique. C'est ce à quoi pense Mermoz, quand il se repose à l'Hôtel de la Poste, qui est à Saint-Louis ce que le Grand Balcon est à Toulouse pour l'Aéropostale. Il occupe la chambre 219, dont les fenêtres ouvrent sur le fleuve Sénégal.

Ces eaux longues qui nourrissent son obsession, s'envoler vers le Brésil. Le 12 mai 1930, il relie d'un trait Saint-Louis à Natal, au terme d'un vol de 21 heures et 10 minutes.

L'Hôtel de la Poste est toujours là, avec cette architecture aux airs méditerranéens. Sur l'île, de nombreuses maisons ont gardé ce charme ancien, façades blanchies à la chaux, toitures de tuiles, balcons en bois et balustrades en fer forgé. L'établissement est situé au débouché du pont Faidherbe, à l'élegant treillis d'acier. C'est le seul point de passage menant du continent à l'île fluviale. Inauguré en 1897, il a été rénové il y a quelques années. Auparavant, il y avait un simple bac et l'escadron de spahis mettait du temps à traverser, ce qui allongeait fâcheusement ses délais d'intervention... Ces soldats ont en littérature rendu Saint-Louis célèbre. C'est dans ces rues languides que séjourna Pierre Loti pour écrire son *Roman d'un spahi*. Depuis, l'ancien comptoir vieux de trois siècles, qui fut le centre de l'Afrique occidentale et la capitale du Sénégal, s'est un peu redressé. Le déclassement administratif et économique, par rapport à Dakar, l'a replongé dans une moite torpeur.

L'Hôtel de la Poste, où Bertrand Tavernier tourna des scènes du film *Coup de torchon*, est classé au patrimoine mondial de l'Unesco. Une galerie de photos sépia y rappelle les temps sauvages de l'aviation. L'établissement reste une affaire familiale. Yannick Philip, le maître des lieux, est le descendant des propriétaires qui accueillaient les pilotes de l'Aéropostale. On leur préparait des paniers pour le déjeuner, car ils partaient tôt le matin pour l'hydrobase et ne revenaient qu'à la nuit tombée. La base des hydravions avait été construite sur la langue de Barbarie, à quatre kilomètres de là. Les appareils pouvaient y prendre leur élan sur les eaux sans houle de la lagune. Une stèle rend encore hommage à Mermoz. Le souvenir de l'Aéropostale, pourtant, n'est pas le but premier du tourisme à Saint-Louis. On y vient d'abord pour le charme suranné de la ville et les somptueuses réserves naturelles de la région. Un musée ouvert en 2005, toutefois, abrite l'exposition fournie par l'association Mémoire d'Aéropostale.

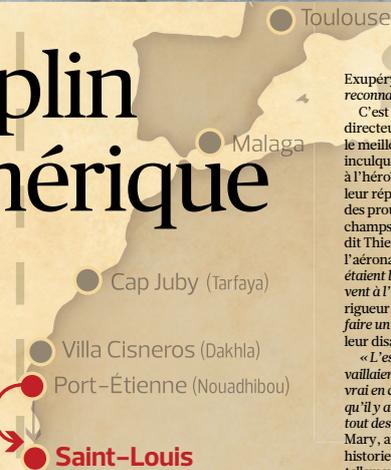
En cette fin des années 1920, le tronçon Casablanca-Dakar est sans nul doute le plus dur de la Ligne, avec ses pièges désertiques et ses escarpements perdus. Pour se détendre, après l'ascèse de Cap Juby ou de Port-Étienne, les « descendants » faisaient la fête à Dakar tandis que les « remontants » branguaient à « Casa ». Saint-Exupéry n'aimait que modérément les deux villes. Il étouffait vite dans la petite société coloniale, qu'il trouvait étroite et mesquine. Celle-ci, pourtant, adore les pilotes. Les femmes, surtout, que les vestes de cuir raidi de poussière font plus rêver que les costumes de fonctionnaires. Mermoz, lui, aime Casablanca. Question de tempérament. Cet ogre de vie y trouve à épuiser sa nature au sang puissant.

C'est la nuit, surtout, qu'il goûte avec les autres gars de la Ligne. La vraie nuit, pas celle des noc-



Un tremplin vers l'Amérique

Au bout de la ligne africaine, Saint-Louis et Dakar étaient aussi l'annonce du Brésil dans les rêves de Mermoz. C'est du Sénégal que l'Archange s'envola pour son dernier vol au-dessus de l'Atlantique.



tambules pour qui elle est une fin en soi. La nuit comme l'autre pan de ces jours où l'on risque sa peau. Les virées dans les bars ont l'allure de « déagements » de soldats revenus du front. Il y a bien de cela. Les pilotes de l'Aéropostale sont des combattants au repos. À terre, ils respirent la vie comme en plein vent dans leurs cockpits. On boit fort, on se raconte les pannes, les dures captivités aux mains de la « dissidence ». Ce sont les mots simples de ceux qui n'ont pas besoin d'en rajouter, des mots trapus pour conjurer le risque qui plane sur leurs vies. Le plus enfiévré est sans doute Marcel Reine, dont les excès n'égalent que l'audace. « Il arrive qu'à l'aube - au grand dam de Didier Daurat - la police intercepte Marcel Reine aux commandes d'une calèche lancée à toute allure sur les avenues, en compagnie d'amazons peu farouches et à peu près nues... », écrit Emmanuel Chadeau.

Comme les autres, Reine le fétard est fasciné par l'Archange Mermoz. De lui, il écrira, avec ses mots : « La foirnette, bien sûr, il aimait ça (...). Les bêtises, il n'en avait pas peur. Mais je ne sais pas, moi, il était tout de même meilleur que nous. Il s'enfermait chez lui. Il pensait. Il bouquinait des vers. Il était sérieux, quoi ! » C'est la magie de la Ligne. Des poètes comme Saint-Exupéry ou des âmes tourmentées comme Mermoz se lient intensément avec des êtres pour qui la littérature ou la quête de l'absolu ne sont pas le souci premier. Des amitiés d'acier se forment dans l'air huile des hangars ou sur l'herbe des pistes. Plus qu'une caste, c'est une fraternité. Nulle morgue, juste le même sentiment d'appartenance entre des hommes qui risquent leur vie pour un but plus haut qu'eux-mêmes. En les cotoyant entre Toulouse et Saint-Louis, Kessel reconnaîtra ce lien, celui « d'une escadrille de guerre ». Certes, ils ne portaient pas d'uniforme, il n'y avait pas de bombardement ni de combat aérien. Mais « le même signe était sur eux, la même insouciance, la même habitude du danger et la même simplicité ». Ces hommes avaient atteint, selon les mots de Saint-

Exupéry, « cette altitude des relations où la reconnaissance comme la pitié perdent leur sens ».

C'est le génie de Didier Daurat, le légendaire directeur d'exploitation de la Ligne, d'avoir su tirer le meilleur de ces hommes si différents. Leur avoir inculqué une mystique du courrier sans les appeler à l'héroïsme, sans élan romantiques. Sans cesse, il leur répétait qu'ils n'étaient pas là pour accomplir des prouesses, au-dessus des badauds ébaubis des champs de foire. « Il n'était pas question de flamber, dit Thierry Sentous, journaliste spécialisé dans l'aéronautique et passionné par l'Aéropostale, ils étaient là pour que les avions partent à l'heure, arrivent à l'heure. » Les valeurs suprêmes étaient la rigueur, la régularité. « Le plus dur, ce n'est pas de faire un beau coup, mais de le faire tous les jours », leur disait-il en substance.

« L'esprit qui les animait ? Ils travaillaient, travaillaient... On dit que c'était des aventuriers. C'est vrai en ce sens qu'ils avaient du mauvais matériel et qu'il y avait beaucoup d'accidents. Mais c'était avant tout des gens sérieux, qui travaillaient... », dit Jack Mary, ancien de La Poste, devenu par passion historien de l'Aéropostale. « Ce qu'ils ont vécu est tellement loin de ce qu'on vit aujourd'hui. Risquer sa vie pour transporter des lettres... », commente Jean-Jacques Galy, médecin, pilote passionné et organisateur du rallye Toulouse-Saint-Louis. Nombre de ces êtres d'exception étaient, il est vrai, d'anciens pilotes de la guerre de 1914-1918. Ils en étaient sortis vivants, ce qui était déjà une sorte de miracle. Leur rapport à la vie et à la mort n'était pas celui d'un garçon de 25 ans de 2016. La deuxième génération avait passé le brevet de pilote dans les années 1920, juste après la guerre. Le même esprit l'animait.

Aujourd'hui, des vols réguliers d'Air France desservent tous les jours le Sénégal. En ce printemps 2016, les journaux qu'ils emportaient n'en avaient que pour le long pugilat autour de la « loi travail ». Rien qui ne fasse rêver. Il serait bien sûr vain d'esquisser un parallèle entre les valeurs et les problèmes de la société des années 1920, et ceux d'aujourd'hui. Mais si on ne peut

comparer, on peut se souvenir. Et, peut-être, parfois s'inspirer. Le père de Jean-Jacques Galy, Léopold, était un grand pilote d'essai, qui se lia d'amitié avec Saint-Exupéry. « Au soir de sa vie, mon père me disait : des Mermoz et des Guillaumet, il y a en plein les rues, mais plus personne n'en a besoin. On ne veut que des gens formés, dans le moule... », raconte Jean-Jacques Galy. Il pense lui aussi que les fortes personnalités ne sont plus tolérées aujourd'hui. « C'était des gens qui faisaient à leur manière, et cela emmenait loin. Mais aujourd'hui, Mermoz ne ferait sans doute pas long feu dans une entreprise moderne... »

Le 7 décembre 1936, c'est de cette terre d'Afrique que Mermoz décolla de nouveau à bord de la *Croix-du-Sud* pour une nouvelle traversée océanique, au cours de laquelle il disparaîtra, deux jours avant de fêter ses 35 ans. Saint-Exupéry lui rendra ce magnifique hommage qui dit tant l'esprit de la Ligne : « Mermoz, décidément, s'était retranché derrière son ouvrage, pareil au moissonneur qui, ayant bien lié sa gerbe, se couche dans son champ. » ■

(*) Emmanuel Chadeau, Saint-Exupéry, Éditions Perrin.

Jean Mermoz (de face), avec son ingénieur de vol Bernard, en 1930. RUE DES ARCHIVES / TALLANDIER

