

**DAKAR YOFF : UNE ESCALE PARTICULIERE**



**Par André Rouayrou**

*Dans ce témoignage, André nous parle de la relation étroite qu'entretenaient les français d'Afrique de l'Ouest avec, ce qu'ils appelaient : « l'aviation », c'est-à-dire l'aérodrome qui les reliait à la mère patrie. Ici il s'agit de Dakar Yoff, et bien entendu, de Concorde.*

**D**akar Yoff, est une vaste plaine sablonneuse, barrant la presque île du Cap Vert et dominée par le phare des Mamelles, aussi utile aux marins qu'aux aviateurs. Une étendue sans cesse caressée par une brise marine, même en dehors de la saison des Alizés. Un espace de silence, ponctué ici et là par l'appel de quelques tourterelles. Aucun autre bruit que celui de ce souffle s'agrippant à une maigre végétation sahélienne. Un espace souvent vide, sans vie, dans l'expectative d'une arrivée prochaine. Au loin, le long de la piste, quelques moutons se rassasient d'une maigre toison de graminées, brûlées par le soleil. Est-ce de cet état que provient leur dénomination locale de « cram-cram » ? Je n'ai jamais su. De temps à autres, une horde de babouins venant d'on ne sait où, erre à la limite des premières habitations isolées.

Dans les années 1950, Dakar, ce n'est plus le courrier mais la ligne. Ce ne sont plus ces hommes à l'écoute d'un ronronnement lointain, annonciateur de l'arrivée imminente d'un des leurs. D'ailleurs ce n'est pas à Yoff qu'arrivait le courrier de Toulouse, mais sur le petit terrain de Ouakam, pas très loin. Mais si Dakar ce n'est alors que quelques vols par semaine, en provenance d'Europe ou d'Amérique du sud, Dakar vit encore au rythme de ceux du courrier. Ils ne sont plus tous là, mais, « Marie Louise », la cambuse où débarquaient à n'importe quelle heure du jour et de la nuit, ces solides gaillards affamés, avec la certitude d'en ressortir rassasié et régalié, n'est-il pas devenu le restaurant chic, fréquenté par la société coloniale dakaroise ? Marie Louise, leur « mère » à tous, y officiait toujours, mais sous d'autres conventions.

C'était également l'époque des Constellations, ces magnifiques machines qui entretenaient un lien avec la mère patrie. C'était l'époque à laquelle les équipages appartenaient à un secteur géographique et desservaient souvent les mêmes destinations. Les escales alors longues leur permettaient d'y nouer des relations et, à la longue, de participer à la vie locale.

Je me souviens qu'à intervalles plus ou moins fréquents, débarquaient à la maison, ceux d'entre eux qui avaient choisi d'intégrer le cercle familial. En plus de la fête que provoquait leur arrivée parce qu'ils n'arrivaient jamais les mains vides, ils permettaient également de vivre en différé les soubresauts du monde. Dans le Dakar de cette époque, point de télévision. Une unique chaîne de radio « Radio Sénégal - Chaîne inter », qui diffusait de quatre à six heures par jour sur différentes plages horaires, un journal « Dakar Matin » et pour le reste... les équipages. Les quelques journaux et magazines qu'ils apportaient faisaient l'objet de sérieuses transactions quant à l'organisation d'un circuit de lecture.

Pour combler cet isolement, chacun essayait de vivre au rythme du



## TEMOIGNAGE

progrès technique encore balbutiant. Le transistor apparaissait sur le marché grand public et tous s'équipaient. Le summum était alors de posséder un volumineux poste de radio à transistor de marque « Zenith », dont je me souviens qu'il possédait sur la façade avant, un jeu de cartes qui, une fois déployée permettait de trouver les fréquences de toutes les radios du monde et d'essayer ensuite de capter telle ou telle autre station du bout du monde ; pour nous la France. A l'époque pas de Modulation de Fréquence mais les fameuses ondes courtes, au « phasing » insupportable. A chaque rotation sur Tokyo, correspondait inmanquablement la commande d'un Zenith ! Ils le savaient et le faisaient volontiers.

Puis, le temps avançant, les dimanches, se passaient dans la maison familiale installée sur la plage de Yoff. Au delà des souvenirs de mes dix ans, cette maison, avait deux énormes avantages. Celui d'être en bordure de la mer, le long de l'immense plage de Yoff et surtout d'être dans l'axe de la piste 23 de Dakar Yoff. A l'époque, ce n'était pas un handicap, tant les mouvements étaient espacés. Dimanche après dimanche, accompagné des copains du jour, nous rejoignons, vers 12h50 précise, le seuil du cordon de dunes. Là, allongés dans le sable déjà très chaud, les yeux dans le ciel, nous attendions en silence jusqu'à ce que surgisse le rutilant B 707 de la PAN-AM. Il s'envolait pour New York, brillant de mille feux, déchirant le ciel et nos oreilles d'un sifflement assourdissant, juste quelques dizaines de mètres au dessus. Nous étions heureux, comme si d'une certaine façon nous avions participé au bon déroulement de la manœuvre.

Plus tard, j'habitais alors N'Gor, face à la baie et à l'Île du même nom. C'est au milieu des équipages que je vivais, puisque c'est à l'hôtel de N'Gor, à l'époque encore Méridien, que tous descendaient. Air France, Air Afrique, Lufthansa, Swissair,... tous se retrouvaient pour 72 heures ou plus avant de continuer leur rotation ou de rentrer. C'était le temps de l'insouciance, d'une société non encore complètement sclérosée par les fléaux du chômage, du sida, des difficultés sociales... Chaque soir, à partir de 18h00, nous passions amadouer le Concierge de l'hôtel pour qu'il nous laisse jeter un œil discret sur la liste des équipages arrivés ce jour. C'était interdit, mais notre complicité le permettait et puis, qu'y avait-il de mal à savoir lequel de nos compagnons de fête était attendu ou arrivé. C'est à la lecture de ces listings que nous organisions nos soirées au gré des habitudes de chacun. C'est amusant comme selon les compagnies existe un manque d'originalité dans le choix de leurs refuges en escale. Certainement l'habitude ? Pour rencontrer ceux d'Air France, il fallait aller dîner là, ceux de Swissair là-bas, ceux de Lufthansa ailleurs encore... mais si on voulait tous les voir il n'y avait plus que deux directions: le night Club du Casino, de l'autre côté du parking ou le « Thimy's » au pied de l'hôtel. Et là, que la fête commence...

Attablés à la « Paillotte », face au ciel et à la mer, en train de terminer de déjeuner je me souviendrais longtemps de cette clameur quand, dans un même élan tout le monde s'est levé, en entendant ce mot magique: « Concorde! ». C'était le 21 janvier 1976. Trop loin pour l'entendre, mais assez bas pour pouvoir le voir, il traversa l'horizon. Pendant de trop courtes années, c'est ainsi que chaque mercredi et chaque dimanche, nous l'attendions. Je suis sûr qu'alors, dans la tête de chacun, se construisait le rêve secret de pouvoir un jour être à son bord.

Il faut dire que les relations entre Dakar et Concorde étaient déjà anciennes. Je ne parle pas de ce jour de mai 1971, qui a vu arriver le 001 pour sa première approche de la terre africaine, presque en catimini. Peu étaient au courant et Concorde n'était pas encore entré dans l'imaginaire des hommes.

Il en fut tout autrement, en mars 1975, lorsque fut officiellement annoncé la venue de Concorde à Dakar, ce premier jour d'avril. Presse, Radio, bouche à oreille, tam-tam local, tous y participaient, tous y allaient de leurs certitudes. Un événement que personne ne voulait rater.

Le jour dit, il fut difficile d'approcher de la plateforme de Yoff, quelque soit le chemin choisi. Via la corniche, la petite route de Ouakam était trop encombrée, tant il y avait de voitures. De l'autre côté, il en était de même le long de la ligne droite de Yoff. Les plus téméraires, prirent à travers « brousse », le long du chantier de la FIDAK (Foire Internationale de

## TEMOIGNAGE

Dakar), pour venir se poster le long de la piste. Et commençât une attente, riche de spéculations, de rumeurs, d'informations diverses, contradictoires, issues d'on ne sait où, mais qui toutes venaient expliquer le retard de plus en plus important, pris par cet avion. Les heures passant, il fallut se rendre à l'évidence et commencer à chercher d'où venait ce merveilleux canular. De très nombreux Dakaïois y avait souscrit et peut être que Concorde entrait ainsi officiellement dans la vie locale.

Il est vrai que nous étions nettement moins nombreux, cet autre jour de mai 1974, lors des premiers vols du Sierra Alpha à destination de Rio de Janeiro. L'information avait été confirmée par l'escale d'Air France. Une équipe technique était en place depuis quelques jours et tout semblait prêt pour un événement d'exception.

Loin, au dessus de la mer apparut sa silhouette particulière. Il grossissait de secondes en secondes, quand élégamment cabré, le nez cassé, de ses pattes il est venu toucher, un peu durement, le bitume chauffé à blanc de la piste sénégalaise, là, presque devant nous, à quelques dizaines de mètres. Téranga (bienvenue) comme l'exprime la tradition sénégalaise. Un silence impressionnant et inhabituel régnait, tant nous avons été hypnotisés par ce que nous venions de vivre. La seule question qui nous intriguait ; pourquoi cet avion était-il aux couleurs de British Airways ? Nous étions nous trompés de date ? Nous attendions un avion d'Air France et c'est un avion de sa Majesté qui arrive. Bizarre !



Mais quel ne fut pas notre étonnement, quand nous vîmes repasser devant nous, en sens inverse, un Concorde d'Air France, remontant la piste. Que se passe-t-il ? Mais on ne l'a pas vu se poser celui là ? D'où sort-il ? Il nous a fallu comprendre la double livrée de l'appareil, portant les couleurs de chacune des compagnies.

Une très grosse poignée de minutes plus tard, branle-bas de combat. Tous à bord des voitures, il va décoller. Fonçant à travers brousse, nous le doublons alors, remontant vers la raquette, nez haut et visière relevée, avant de pouvoir s'aligner, face à la mer. Mais à Dakar, nous sommes toujours face à la mer !

Quelques instants plus tard, je crois que toute vie alentour, a cru entendre sa dernière heure arrivée. Pour la première et dernière fois, nous avons assisté de très près, de trop près au décollage de Concorde. Un vacarme assourdissant, le sol qui tremble, les moutons d'habitude si paisibles, pris d'une course frénétique, éperdue. Le temps semble long. Les mains sur les oreilles ne suffisent pas à atténuer ce bruit sourd, pénétrant au plus profond de nous. Tout bouge, vacille. Il passe devant nous, crachant ce panache caractéristique de fumée rousse. Le bruit s'éternise, certes de moins en moins puissant mais résonnant toujours en nous comme s'il ne pouvait s'en échapper. On est mal, mais nous ne savions pas ! Voilà où curiosité et passion peuvent conduire.

Ces quelques souvenirs, témoins directs de ce que fut l'importance de Dakar Yoff, de « l'aviation » comme le désignent les expatriés, dans la vie d'une ville, de son histoire, de sa population d'une époque. Une alchimie qui fonctionnait à merveille avant de s'évanouir à jamais, à l'ombre d'une autre forme d'exploitation, fonctionnelle, intemporelle et si anonyme.

**André Rouayroux**