

LES ECHOS DE SAINT-MAURICE

Edition numérique

Léon EBERHARD

Paris-Le Caire : notes de voyage

Dans *Echos de Saint-Maurice*, 1946, tome 44, p. 107-114

© Abbaye de Saint-Maurice 2012

PARIS - LE CAIRE

NOTES DE VOYAGE

de M. le Chanoine Léon Eberhard

Les Echos ont annoncé en son temps le départ de notre confrère, M. le chanoine Léon Eberhard, qui se rendait dans la Préfecture apostolique du Sikkim, au nord du Bengale, pour s'y vouer à l'apostolat parmi les populations encore païennes. Ce grand désir qui remplissait son cœur depuis plusieurs années, et dont la guerre avait toujours retardé la réalisation, il eut enfin la joie de commencer à le vivre le 6 janvier dernier, lorsqu'il prit congé de l'Abbaye de St-Maurice.

Une première étape le conduisit à Paris, où les multiples complications des passeports et des transports le retinrent au-delà de toute attente ; mais il eut la consolation de retrouver sur les rives de la Seine des amis, et particulièrement son frère, l'abbé Paul Eberhard, qui exerce son ministère à la périphérie de la grande capitale, dans le diocèse de Versailles.

Le 25 février enfin notre missionnaire s'envolait pour l'Egypte, où il devait, à nouveau, s'arrêter pour un séjour prolongé. Depuis, nous savons qu'il est arrivé aux Indes, par Karachi, et qu'il se trouve maintenant auprès de nos autres confrères qui œuvrent aux portes du Tibet. Et tandis que nos vœux accompagnent là-bas M. le chanoine Eberhard, nous livrons avec plaisir les notes de voyage qu'il veut bien nous adresser, dans l'apostolique espoir d'entraîner d'autres missionnaires à sa suite.

L. D. L.

Lundi 25-II-46 — Vol Paris-Naples.

La journée s'annonce pluvieuse lorsque, à 7 h., Paul, les Hervé et moi allons, pour la dernière fois, dire la Messe à l'église St-Merry, dans ce quartier du Marais sillonné de ruelles étroites qui donnent sur le boulevard Sébastopol et la rue de Rivoli. Je hume avec plaisir cette atmosphère de Paris, un peu aigre, qui s'harmonise si bien avec la grisaille des bâtiments.

Je boucle ma valise, mon inséparable sac de montagne, ma serviette de cuir : ces 32 kg. me suffiront pour partir aux Indes. Nous brusquons les adieux avec la

chère famille Hervé ; il ne s'agit pas de s'attendrir. En taxi (mes bagages m'interdisent le métro), je gagne la Place Vendôme, en compagnie de Paul (plus ému qu'il ne veut le paraître) et de Marc Zamanski.

Nous arrivons avant l'ouverture de l'ATC et attendons sous une petite pluie fine, en face de la colonne de Napoléon-Auguste. L'ATC ? Une puissante machine anglaise, une organisation mondiale qui fonctionne avec cette précision et cette souplesse dont les Britanniques ont le secret. L'*Air Transport Command* dirige toutes les communications aériennes anglaises, tant civiles que militaires. Sous ses ordres, la RAF vole en Europe, la *British Overseas Company* (BOC), en Asie. Dans toutes les villes d'escale, l'ATC a loué des hôtels, dans lesquels il loge les officiers et les passagers de ses avions. Son ravitaillement en nourriture est assuré par des envois d'Angleterre, de sorte que dans tous ses restaurants et buffets, on mange fort bien. Il a aussi équipé tous ses aérodromes de multiples camions et cars qui transportent personnes et bagages de l'avion au restaurant ou à l'hôtel, même si la distance n'est que de 100 m. ; il ne faut pas que les officiers et les passagers se fatiguent !

A 8 h. 30, l'ATC de la Place Vendôme s'ouvre. Mes bagages ont le poids réglementaire ; je paie le billet Paris-Karachi : à partir de maintenant, je suis passager. Je ne déboursrai donc plus rien jusqu'à Karachi. Je me servirai à ma guise dans les buffets (je commence par un second déjeuner à la Place Vendôme !), je pourrai m'arrêter en cours de route, plusieurs jours si je veux : tout est compris dans le billet.

A 10 h., je dois prendre congé de Paul et de Marc, l'auto va nous emmener au Bourget. Nous sommes quatre passagers : un rabbin à longue barbe, silencieux ; un officier grec qui se rend à Athènes ; un sous-officier de la RAF, Français d'origine, qui rentre de permission et rejoint le Caire, et le Rév. Chanoine L. E.

Au Bourget, douane française ; formulaires à remplir, contrôle des devises, questionnaires sans fin. Heureusement que nous ne sommes que quatre, sinon l'avion partirait en retard.

La gare aérienne du Bourget est presque reconstruite. Les pistes sont réparées, mais cahoteuses. Des carcasses

d'avion signalent les bombardements passés. Avec étonnement j'aperçois de vieux *Junker* allemands et des *Savoia* italiens d'ancien modèle : on me dit que c'est à peu près toute l'aviation commerciale française d'à présent.

Suivant les conseils de Paul, je me leste l'estomac de petits gâteaux, abondants au buffet de l'ATC : préventif gratuit et agréable contre le mal de mer... ou d'air.

A 11 h., un homme de la RAF, élégant dans son uniforme gris-bleu bien coupé, nous conduit à notre machine : profil parfaitement aérodynamique, la cabine des pilotes ne forme un renflement que de 20 cm. ; ailes surbaissées de 10 m. environ, sous lesquelles je passe sans me heurter la tête ; deux hélices tripales ; couleur brune ; les lettres RCAF (*Royal Canadian Air Force*) peintes en blanc avec le drapeau canadien : carré bleu, bande blanche, carré rouge (= drapeau français avec le blanc diminué). « Ça » pèse 25 tonnes et ça ne bouge même pas lorsque, par le petit escalier de fer à trois marches, huit hommes s'introduisent dans son ventre. Huit : quatre passagers, deux pilotes, le mécanicien, le radiotélégraphiste. L'avion peut d'ailleurs emporter vingt passagers et 2000 kg. de matériel. A l'intérieur, je suis un peu déçu : je m'attendais à des fauteuils rembourrés et je ne trouve que deux banquettes de métal, qui courent de chaque côté de la carlingue et où des creux ronds attendent le séant des passagers. Bah ! ça ira très bien ! Le premier pilote, chef de bord, nous donne en souriant les paternelles indications d'usage : ne pas fumer, s'attacher au départ et avant l'arrivée, ne pas quitter sa place pendant dix minutes après le départ. Son air de jeunesse me frappe : 25 ans peut-être. Ils seront tous aussi guillerets, les pilotes que je verrai ; et tous arboreront ce calme sourire de l'homme qui domine son travail. Le premier pilote nous dit : « Le temps est défavorable dans le centre de la France : nous passerons par Bordeaux - Toulouse - Marseille et arriverons à Naples vers 17 h. 30. » O. K.

De l'extérieur, un RAF-man ferme la porte de la carlingue : résonance de la tôle, lorsqu'on ajuste les gros verrous de fer. L'hélice se met à bourdonner, hurle, se calme ; le métal tremble. Nous roulons vers la piste d'envol, en sautillant sur les inégalités du macadam trop

hâtivement réparé. D'un dernier coup d'œil, le chef contrôle les sangles qui nous maintiennent aux sièges, puis se retire dans la cabine de pilotage. L'avion vire, les hélices grondent furieusement, la machine gagne de la vitesse, la queue se soulève, puis l'avant, et subitement j'aperçois les toits des hangars à 50 m. sous moi : l'envol s'est fait sans secousse.

Pendant une heure, je ne verrai plus rien, et ne pourrai même plus saluer Paris, Montmartre, la Seine. Nous traversons du brouillard qui défile à toute vitesse le long des hublots rectangulaires (40 cm. X 70 cm.), puis nous dominons les nuages. Le temps reste couvert. Les passagers enlèvent leurs sangles, se calent aussi confortablement que possible contre les tôles, se couvrent avec les quelque douze couvertures mises à leur disposition, s'endorment. Le brave rabbin a l'air un peu émotonné. L'avion plonge de temps en temps, d'une pièce, puis regagne l'altitude perdue. Selon les conseils de Paul, je serre à toutes forces ma ceinture et ainsi, l'estomac bien soutenu, au lieu de souffrir du mal de mer, je plonge dans les rêves, bercé par cette sorte de roulis ...

Un rugissement me réveille : souriant, le chef de bord se tient au milieu de la cabine et vocifère, pour couvrir le tonnerre des moteurs : « Le temps est beau ! Nous sommes à 100 km. à l'ouest de Lyon. »

Nous voilà déjà, après une heure de vol, au centre de la France. Nous avons dépassé la latitude de la Suisse que mes pensées recherchent là-bas, à notre gauche. La terre apparaît, maintenant, sous nos pieds : brune, elle semble rocheuse. On devine les collines aux arabesques bizarres que forment les routes. Un train, mignon comme un jouet, crache de lilliputiens flocons de fumée. Pour nous, nous sommes abasourdis par le bruit ; l'impression est analogue à celle qu'on éprouve lorsque, dans une gorge, on se tient au pied d'une puissante cascade : détonations continuelles et glissement sonore de longs filets d'air sur la coque de l'avion. Presque au ras de mon visage, lorsque je me penche, l'aile découpe le paysage avec une puissante netteté et régularité inaltérable. Le soleil perce les nuages et nous chauffe ; il seconde ainsi l'action des bouches à air qui, du plafond, déversent sur nous l'air chauffé par les moteurs.

Vers une heure, nous survolons Marseille, Notre-Dame de la Garde, l'étang de Berre. La mer mord le rivage en contours précis et bave de colère devant son impuissance. Elle prend toutes sortes de couleurs, du brun au vert foncé, en passant par le bleu clair : différences de profondeur. Nous devinons ainsi le tracé des bas-fonds. De rapides jets de lumière scintillent à la surface : reflets des poissons près de la surface. Les hauts sommets des Alpes maritimes se perdent dans le lointain.

Subitement une barrière de montagnes déchiquetées se dresse devant nous : la Corse. Je ne la croyais pas si sauvage, ni si étendue. La neige descend jusque vers 1200 m. Plus bas, ce n'est que rochers, couverts en partie d'arbres clairsemés et de quelques minuscules prairies. Nous la suivons pendant près de 20 minutes. Puis la mer referme l'horizon.

Voici Ostie, presque à nos pieds. Nous saluons Rome au loin. Je veux me persuader que j'aperçois le Vatican, et ma pensée va au Pape. Le pays est plat, les champs proprement découpés, les maisons bien en ordre le long des routes. En y regardant de plus près, on aperçoit de nombreux entonnoirs sur le bord des routes, on voit que beaucoup de maisons manquent de toit, ou qu'un tas de pierres remplace des constructions : la guerre a passé par là.

Le Vésuve apparaît, le sommet encapuchonné de nuages, La baie de Naples se dessine. L'avion pique vers l'est : l'aérodrome est à Pomigliano. Armé d'un sourire engageant, j'entre dans la cabine de pilotage et me colle entre les deux pilotes qui, aimablement, me laissent faire. Nous descendons : les champs se rapprochent, ferment l'horizon, deviennent monstrueux. Le changement de pression atmosphérique me fait mal au tympan : j'ouvre la bouche comme un poisson frit. Penchés à 30°, nous faisons un tour au-dessus de l'aérodrome : je vois de petits drapeaux s'agiter, une demi-douzaine d'avions au sol, les cubes blancs des édifices de l'aérodrome. L'avion se redresse, on croirait qu'il va donner du nez contre le début de la piste noire. Mais voici que nous roulons déjà : il n'y a même pas eu le petit choc, fréquent lorsque les roues abordent le sol. Bien sagement, l'avion se place dans la rangée des autres appareils. Nous sortons :

l'air est ensoleillé, mais la température très fraîche. Il est 16 heures.

Le buffet de l'aérodrome nous accueille pour le tea. Puis le traditionnel car nous conduit en ville, dans un des meilleurs hôtels de Naples. Les rues sont délabrées, les gens aussi ; les maisons ont beaucoup souffert de la guerre. Les gosses ne sont ni lavés ni peignés. On rencontre beaucoup d'autos militaires, américaines et anglaises, quelques civiles. Voici une colonne de six tanks : des prisonniers allemands juchés à l'avant, guident le chauffeur, aveugle dans sa machine. — Je m'installe dans ma chambre : ordre anglais.

Puis, je fais un tour de ville. Un magasin sur quatre vend des tissus. Beaucoup de marchands ambulants : oranges en masse. — A la cathédrale, admirable basilique, des braves gens discutent à haute voix.

Le soir, du haut de mon balcon, — j'habite le quatrième étage —, j'admire le soleil rutilant qui plonge dans l'horizon.

Mardi 26-II-46 — Vol Naples-Le Caire.

J'ai juste le temps, après déjeuner, de fermer mon sac ; le car attend déjà à la porte pour nous conduire à Pomigliano. Nous décollons à midi ; on nous avertit que nous serons au Caire à 2 heures du matin.

Nous sommes six passagers de plus qu'hier. Je lie conversation avec le sous-officier de la RAF qui parle français. Vers 13 h., nous passons au-dessus du Stromboli. Etrange, ce volcan de 800 m. de haut, de 400 m. de diamètre, qui sort d'un jet de la mer. Nous voyons fort bien l'orifice du cratère, qui fume : une coulée de lave, d'où s'exhalent des vapeurs blanches, dégringole le cône. — En passant au-dessus du détroit de Messine nous ressentons, malgré le temps clair, les assauts des vents : l'avion sursaute par petits bonds brusques, comme un camion qui roule dans un champ ; cela dure trois minutes, puis le vol redevient parfaitement calme. Il n'y a même plus de trous d'air. — L'avion, un *Dakota* construit pour le transport de troupes parachutées, de blessés, etc., a les mêmes caractéristiques que celui d'hier, mais ce n'est pas le même. Il est légèrement plus confortable : au lieu d'être assis sur du métal, nous reposons sur deux bancs de toile.

A 14 h. 15, nous atterrissons à Malte, pour le lunch. Cette fois, on sent le sud : douce et pénétrante chaleur, cactus et palmiers en pleine terre, ciel sans nuage, teinte ocre des pierres et des briques. Le sol est fort rocailleux. L'île est plate et argileuse. Pour construire leurs maisons, les habitants ont creusé des tranchées, profondes parfois de 10 m. et larges de 20, et en ont employé l'argile. Pendant la guerre, des trous, au flanc de ces tranchées, leur servirent de refuges contre les quelque 1200 bombardements qu'ils ont endurés.

Des prisonniers allemands et italiens travaillent à l'aérodrome comme sommeliers, portiers, etc.

En quittant Malte, je vois de puissantes fortifications... du XVIII^e siècle. La rade de La Valette est immense. Les deux tours d'une grande église (la cathédrale, je suppose) pointent vers nous.

De nouveau la mer, d'un bleu presque noir. L'avion tient le cap au S.-E.

Au soir tombant, nous survolons le rivage d'Afrique, au Nord de Benghazi. Cap vers l'Est. Fulgurant coucher de soleil ; terre brune, rigide comme du vieux cuir ; mer qui sombre du violet dans le noir ; le ciel lance des jets de pourpre qui crèvent les yeux. Puis, presque subitement, l'obscurité mange tout.

Une heure après, nous atterrissons à Eladem, aérodrome près de Tobrouk. Une tour, striée de quatre bandes verticales rouges, oriente l'avion. Un réflecteur aveuglant tourne et balaie le terrain. L'entrée de la piste est marquée par des lampes rouges, au sol ; la piste elle-même, par deux rangées de lumière orange. L'atterrissage est un peu dur : les bourrasques de sable ont rongé le macadam de la piste.

Nous descendons de la machine, pour le souper, après avoir avancé nos montres d'une heure et quart. Les constellations familières scintillent avec force dans un ciel limpide et froid. Il me semble qu'Orion s'est rapproché de la terre et a attiré une foule d'étoiles invisibles dans les brumes de chez nous. Le timon du Chariot pointe avec éclat vers la Suisse.

Après une heure, nous repartons, pour la dernière étape. Un petit vent froid s'est levé, qui nous parsème de sable fin. Dans l'avion, l'air chaud nous endort.

A minuit, une immense étendue de lumière nous révèle Le Caire. L'étendue de la ville nous semble aussi grande que celle de Paris. Nous passons au-dessus de la tour rouge d'Héliopolis, ville à 8 km. au N. E. du Caire. Aérodrome militaire. Nous descendons à Almaza, l'aérodrome civil. L'avion allume son phare : les hélices s'entourent d'une auréole d'argent.

Douane égyptienne. Tous les employés parlent français. Douaniers au fez rouge, fusil à l'épaule. Paperaseries ; langue arabe, gutturale et vociférée. Un quadrimoteur hollandais atterrit peu après nous : il continuera, dans quelques heures, sur Batavia.

Après la collation d'usage, le car nous emmène à Héliopolis. Je suis logé au Palace : organisation ATC !

Mercredi 27-II-46.

Dans la matinée, je vais au bureau de l'ATC, au Caire. Une route de 16 m. de large relie Héliopolis à la capitale. Je suis vraiment en Afrique : palmiers partout, ciel clair (il ne pleut presque jamais ici), petits ânes qui trottent en tirant des charrettes avec les roues aussi grandes qu'un homme, population arabe, vêtue d'une sorte de longue chemise qui va jusqu'au talon.

A l'ATC, j'apprends que : 1) je puis continuer mon voyage le lendemain ; 2) à condition d'être vacciné contre la fièvre jaune et la variole ; 3) si je suis muni des visas de transit de Palestine et d'Irak ; 4) je logerai sans frais au Palace d'Héliopolis, tout le temps d'un séjour forcé ici. — Or, je ne suis pas vacciné ! Et il faut laisser passer dix jours au moins entre le vaccin et le départ ! Et je n'ai pas les deux visas demandés. Je resterai donc ici. Je m'y résigne d'ailleurs facilement : nous sommes au printemps (température jusqu'à 20°C), le pays est à découvrir, je n'aurai pas de frais. La Providence arrange bien les choses !

De retour au Palace, je téléphone à M. Veillon, père d'un de mes élèves et scouts de St-Maurice, pour lui demander un petit rendez-vous. Oui ! Il vient au Palace avec son auto, m'enlève avec mes bagages et m'installe dans sa villa. Je serai son hôte choyé pendant mon séjour ici.

LEON EBERHARD