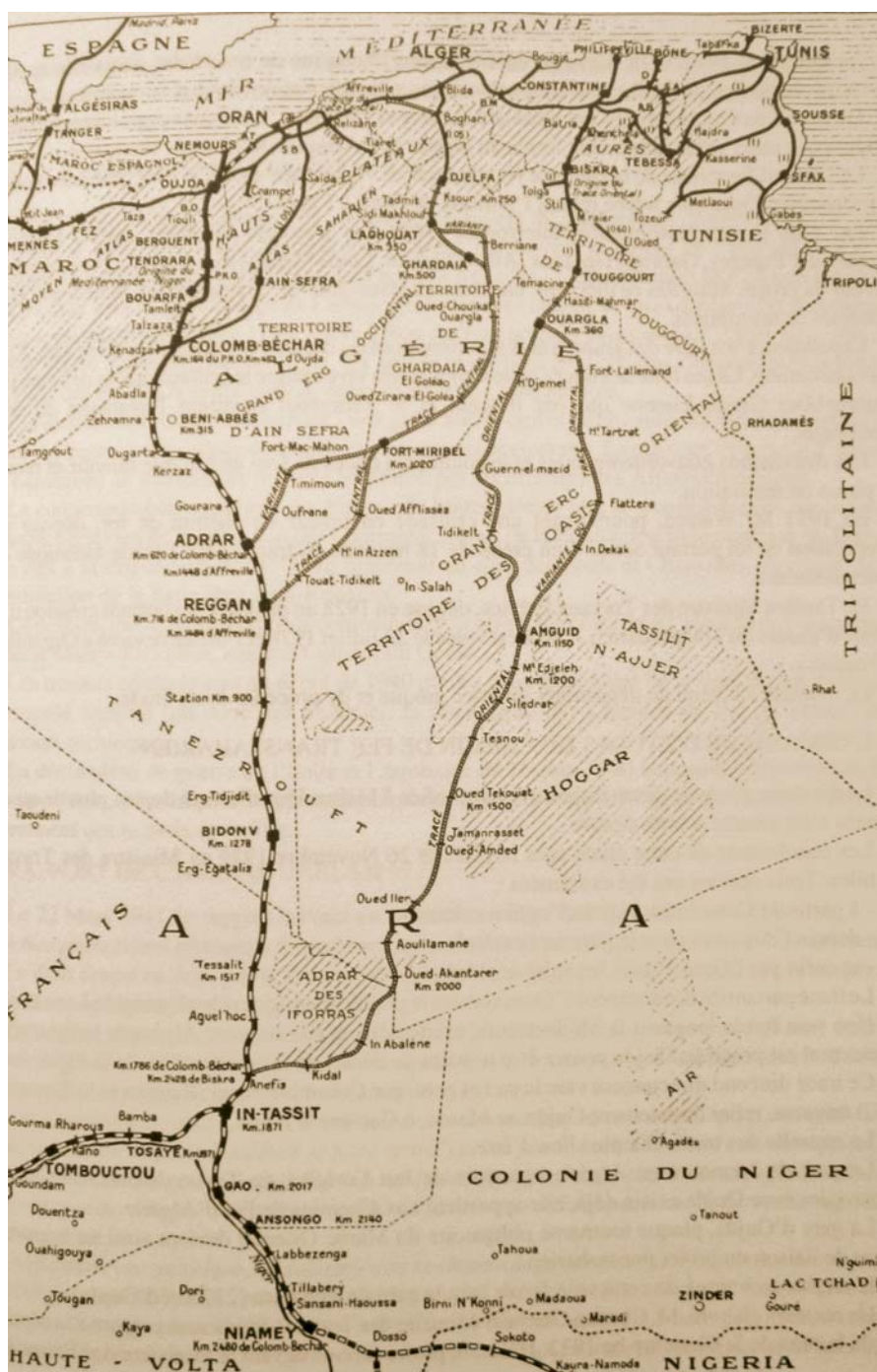


# Le Méditerranée-Niger

André Borgomano (Bx 51)

*Ceux qui savent, levez le doigt. Pas tous ensemble ! Merci. En dehors de quelques anciens du Maroc et d'Algérie, qui connaît ?*

*Pour faire suite et compléter le document présenté dans le Bulletin de Juin par J. Le Bras, je propose un sujet certainement très peu connu, même des explorateurs que nous fûmes : c'est l'Histoire du « Méditerranée-Niger » connu aussi sous l'abréviation de « Mer-Niger ».*



Le Méditerranée-Niger. À gauche le tracé retenu.

Relier l'Algérie à l'Afrique occidentale est un projet qui remonte loin. Le traité de Ghadamès, négocié par la mission Polignac en 1862 et conclu par le Gouverneur Général de l'Algérie, Aimable Pélessier, et les touaregs Ajjer offre aux négociants français et algériens la possibilité d'échanges commerciaux libres et en toute sécurité avec le Soudan. Par cet accord les Touaregs s'engagent à ne manifester aucune hostilité envers les voyageurs. La construction d'une voie ferrée transsaharienne est proposée pour la première fois par Soleillet en 1876. En 1878 Gazeau de Vantilbant essaie de mobiliser l'opinion sur cette liaison ferroviaire. En 1879 l'ingénieur des Ponts et Chaussées Adolphe Duponchel demande la création d'une mission pour étudier un tracé. Le Ministre des Travaux Publics approuve : « C'est par des voies de communication que la civilisation s'étend et se fixe le plus sûrement ». Plusieurs tracés possibles sont étudiés : la mission Choisy s'occupe du tracé vers El Goléa -Biskra-Ouargla ; la mission Pouyanne du sud oranais ; Soleillet de la liaison vers le nord du Sénégal, Flatters vers Ouargla. Les études sont arrêtées avec l'échec de la mission Flatters à Bir el Gharama en mars 1881.

En 1898 le projet redevient d'actualité avec les missions Foureau, Lamy, Méry et d'Arranoux. Le projet de voie ferrée reliant le Sénégal et le Maroc est abandonné en raison de l'insécurité de certains territoires. Après les études de Leroy-Beaulieu en 1904 et de Souleyre en 1907 l'opinion n'est plus indifférente. En 1912 André Berthelot dépose un projet dit du « Transsaharien Alger-Le Cap » ! Deux missions, l'une conduite par Maître-Devallon, ingénieur des Ponts et Chaussées, l'autre par le Capitaine Nieger étudient un tracé jusqu'au Tchad. La Guerre de 14-18 met naturellement le projet en sommeil et apporte la preuve de l'utilité du Transsaharien. Le Conseil Supérieur de la Défense Nationale saisi en 1923 l'approuve. Le 29 juillet 1928 une loi est votée créant l'Organisme d'Études du Transsaharien. Trois options sont étudiées : l'orientale à partir du Constantinois ; le parcours central depuis l'Algérois et le parcours

occidental depuis l'Oranais. C'est ce dernier qui est retenu pour plusieurs raisons : il descend directement vers le Sud depuis le port de Nemours, il est le plus économique et le plus rapide à construire avec des terrains plats, fermes et un seul obstacle, la traversée de l'oued Guir au sud de Colomb-Béchar sujet à de gigantesques crues lors des pluies sur l'Atlas. C'est non loin de là que sera installé plus tard le Centre de lancements spatiaux de Hamaguir\*. Oujda, au Maroc oriental, en sera la plaque tournante. Le projet reçoit un avis défavorable du ministère des Finances.

Il faudra attendre 1939 pour qu'il soit remis en chantier, les Chemins de fer marocains ayant réalisé le tronçon Oujda-Bou Arfa, amorce du Transsaharien, pour mettre en valeur les gisements houillers du sud Oranais et du Maroc Oriental. Les travaux sont mis à la charge de l'Armée qui fournit cadres, main-d'œuvre, intendance, Service de Santé et matériel – 2317<sup>e</sup> Bataillon du Génie Maroc Sapeurs Chemin de fer. Les travaux interrompus en Juin 1940 sont repris pour assurer le ravitaillement en charbon de l'Afrique du Nord et de la France au moment où la pénurie de combustible se fait durement sentir. Le 22 mars 1941 le Maréchal Pétain signe un décret qui «... autorise la construction d'un réseau de chemin de fer à voie normale dénommé Méditerranée-Niger... avec deux embranchements l'un pour Bamako, l'autre pour Niamey... devront se relier au chemin de fer de l'Afrique Occidentale Française... ».

Une nouvelle organisation se met en place et donne naissance au 180<sup>e</sup> Bataillon du Génie. Le Service de Santé, confié à des médecins militaires, réceptionne les personnels au Centre de Rassemblement et de Prophylaxie (C.R.P.) créé à Colomb-Béchar où ils sont douchés, épouillés, vaccinés contre typhus et variole avec établissement d'un dossier médical. Des postes médicaux sont installés en fonction de l'étendue du secteur et dirigés soit par un médecin étranger soit par un infirmier qualifié. Ces postes sont au cœur du chantier et se déplacent avec lui. Ils assurent les soins d'urgence ou évacuent soit vers les infirmeries de secteur (60 lits) soit sur l'hôpital mobile du Mer-Niger soit sur les installations médicales militaires ou civiles existantes : Colomb-Béchar, Bou Arfa, Beni Abbès, Mengoub, Adra et Oujda. Ils peuvent utiliser également l'ambulance mobile automobile de la comtesse du Luart.

L'hôpital mobile est prévu en préfabriqué pour suivre l'avancement des travaux. Il comprend trois médecins, un pharmacien, un dentiste, un appareil de radiologie, un groupe électrogène et 188 lits d'hospitalisation répartis en plusieurs services. L'achat d'un train sanitaire a été envisagé. Les conditions climatiques sont extrêmes, le travail très pénible car sans aide mécanique, tout se fait à la main même le transport et la pose des



Loco à vapeur allemande au titre des dommages de Guerre 14-18.

rails. Pour le personnel européen des séjours dans la station de repos en altitude de Taforalt (900 m avec vue sur la Méditerranée et le soir sur les îles Chafarines) et à Saïdia, en bord de mer, à 50 km au nord d'Oujda sont mis en place.

Dépistage de la tuberculose, des maladies vénériennes (un B.M.C. était prévu), hygiène générale, désinsectisation par étuves à chaleur sèche à vapeur d'eau ou à l'anhydride sulfureux, surveillance de l'alimentation, de l'eau potable, analyses bactériologiques fré-

quentes, visites des chantiers pour contrôle des conditions de vie et de travail, sans oublier l'étude des puits, des sources, de la météorologie locale tel était le quotidien. Tout cela faisait l'objet de comptes-rendus, d'inscriptions sur registres. Une assistante sociale s'occupe des problèmes familiaux ou médicaux.

Le Mer-Niger a joué un rôle important durant la guerre de 1939-40. Avant le débarquement des alliés il a camouflé, au nez et à la barbe des Commissions de Contrôle (et non



Un des rares ouvrages d'art.





Monument au Général Leclerc.

d'armistice !), un nombre important d'officiers, d'ingénieurs et d'ouvriers spécialisés et il a aussi, grâce à ses machines uniques en AFN, fourni des pièces usinées pour canons, chars, etc. Ce qu'il continuera de faire après le débarquement.

## L'accident d'avion du Général Leclerc

Le général Leclerc Inspecteur Général des Forces Terrestres, Navales et Aériennes d'Afrique du Nord est en tournée d'inspection à Oran. Le 28 Novembre 1947 il est attendu à Colomb-Béchar. Il doit embarquer avec son État-Major à bord d'un B25-Mitchell-Tally2 (du nom du château familial dans la Somme), puissant bombardier bimoteur américain qui lui est affecté depuis l'Indochine. Son pilote habituel est malade depuis plusieurs jours. Le lieutenant Deluc, désigné pour le remplacer, et le lieutenant Pilleboue sont tous deux des navigateurs chevronnés et ont de nombreuses missions de guerre à leur actif ; cela a-t-il joué dans la décision prise car la météo est particulièrement mauvaise sur Colomb-Béchar et tend à l'aggravation ? Des équipages retardent leur départ. Le général, d'accord avec le pilote, décide de partir malgré tout. Décollage vers 10 heures 15, arrivée prévue à 12 heures.

À Colomb-Béchar, dès 12 heures 30 l'inquiétude grandit et le colonel Quenard envoie un détachement de sept véhicules avec le médecin-capitaine Aeberhardt. En passant à la station d'El Mennaba (lieu du crash en Algérie à 2 km au sud de la frontière) un agent du Mer-Niger fait savoir qu'il a assisté à la chute de l'avion. Mais les relations de ses déclarations ne concordent pas : pour l'un, il

aurait dit « *la visibilité était faible à cause de la pluie intense. L'avion est parti sur le côté gauche et a touché le sol sur la voie ferrée* » ; pour un autre « *J'ai vu comme un éclair blanc et une explosion et l'avion est tombé* ». Qui croire ? Le temps était épouvantable, le vent de sable d'une rare violence, le plafond excessivement bas et la visibilité très limitée par une pluie de boue.

Le pilote, à la verticale de Bou Arfa, a croisé les rails du Mer-Niger et décidé de les suivre à très basse altitude jusqu'à Colomb-Béchar. Il est descendu de son altitude de vol (8 000 pieds) profitant d'une éclaircie pour n'avoir pas à le faire à l'aveugle à Béchar. Il a continué son vol en fixant les rails sur sa gauche, est passé en vol rasant (20 m) au-dessus de Mengoub et 16 km plus loin la voie se faufile entre deux pitons voisins. C'est là que le mystère demeure concernant la ou les causes exactes de la chute.

Quand le détachement de la Légion arrive sur les lieux il trouve des restes fumants, les corps éparpillés, déchiquetés, mutilés, têtes et membres arrachés, méconnaissables sauf les trois regroupés à l'arrière de l'avion qui sont peut-être la cause de l'impossibilité pour ce dernier de prendre de la hauteur. En effet ce modèle était connu pour, après les modifications apportées, avoir des problèmes de centrage qui changeaient son comportement : il devenait incapable de répondre rapidement, surtout à vitesse réduite, aux sollicitations du pilote en cas d'urgence et rendait la montée en altitude et en puissance plus lente. Serait-ce la cause directe de la chute ?

L'énigme ne s'arrête pas là. Une fois les corps « rassemblés » autour des troncs grâce aux tenues différentes on en compte treize

dont les actes de décès sont dressés par l'officier d'état civil. Oui mais sur le manifeste d'embarquement déposé au départ ils n'étaient que **douze** !

La treizième victime, au corps très dégradé et brûlé, n'aurait toujours pas été identifiée ni réclamée. Ce passager n'était pas vêtu comme les autres et n'avait aucune pièce d'identité. Son cercueil, en simple bois blanc, réalisé à Béchar car Alger n'a envoyé que douze cercueils plombés, n'aurait pas pris le bateau avec les douze autres. Pour certains il aurait été remis au chauffeur d'une camionnette de la R.A.F. qui venait de Tripolitaine. Ce qui épaissit le mystère car à ce moment-là des pourparlers internationaux étaient en cours pour la révision des frontières entre l'Algérie française et la Libye où Leclerc avait traversé victorieusement le Fezzan en 1942, non comme peuvent l'écrire quelques ignorants avec la 2<sup>e</sup> D.B qui a été créée en 1943, équipée par les américains, entraînée à Temara au sud de Rabat et composée à 80 % d'hommes de l'armée d'Afrique de Weygand-Juin, débarquée en Normandie en Août 1944, mais avec la « Colonne Leclerc ».

Or il y a déjà longtemps qu'un Français né en Ardèche, **Conrad KILIAN**, géologue et explorateur saharien célèbre, affirme que **tout le sous-sol saharien contient des hydrocarbures**. Il écrit cela en 1922 en même temps que sa découverte des peintures rupestres du Hoggar. Depuis, tous les sites qu'il a recensés sont devenus des puits de pétrole célèbres tant en Algérie qu'en Libye. En 1944, au Hoggar, il survit, mais amoindri, à une tentative d'empoisonnement par le borbor. Les anglais, et donc les pétroliers s'étaient émus, semble-t-il, de ses découvertes. Après la guerre il s'est de nouveau ouvert de ses découvertes à des personnalités civiles qui ont curieusement et rapidement enterré les rapports, et à des militaires dont De Gaulle et Leclerc mais seul ce dernier aurait pris en considération ses déclarations qui, apparemment, se sont vérifiées !

Également très curieuse la mort de Conrad Kilian : fort gaillard de 1,80 m, il est retrouvé pendu à une espagnolette (1,20 m) en 1950 dans une chambre d'hôtel à Grenoble avec des traces de coupures et les poignets attachés : conclusion logique de la police : « suicide » ! C. Kilian aurait dit : « *On parlera de mon suicide, n'en croyez rien* ».

Il est normal que dans cet environnement national et international trouble, de grèves répétées de la C.G.T. et de luttes pour le pouvoir, le crash de l'avion à El Mennaba (60 km au nord de Colomb-Béchar) ait très vite fait évoquer un attentat d'autant qu'il y aurait eu deux rapports d'enquête. Celui établi le premier jour notait des traces d'explosion, il a disparu ! Le second daté du lendemain ne l'évoquait plus. Vous avez dit **Bizarre** ? Apprendra-t-on un jour la vérité ?

Le 30 Novembre les cercueils rejoignent Oujda, dans un autorail du Méditerranée-Niger le « Charles de Foucauld » transformé et aménagé pour la circonstance, où les honneurs militaires leurs sont rendus au cours d'émouvantes cérémonies. Ils arrivent à Alger le 2 décembre par le même autorail et sont embarqués le 4 à bord du croiseur « Émile Bertin » à destination de Toulon. Le corps du Général Leclerc arrivera le 6 décembre aux Invalides.

Un monument a été érigé par la Légion à l'endroit où a été trouvé le corps du Général, un autre plus petit à l'endroit du crash.

## Épilogue

L'ordonnance de novembre 1945 signée De Gaulle annule le Décret d'avril 1941 mais conserve le Mer-Niger dont les voies ont le grand tort de traverser deux pays très chaotiques. Les visions grandioses et généreuses se heurtent souvent à la réalité. C'est le cas ici. Les penseurs d'alors croyaient en la *France éternelle* avec son immense *Empire*. Cela nécessitait un état de paix permanent entre les nations, l'absence d'idée d'hégémonie et d'accaparement des richesses. L'expérience éphémère de la Fédération Sénégal-Soudan de 1958 à 1961 en est une belle illustration. Lors de leur séparation, les rails de la ligne de chemin de fer Dakar- Bamako (1 260 km) ont été enlevés à la frontière. Exit la ligne. C'est vrai que cette liaison Méditerranée-Atlantique par Gao via Bamako- Dakar et Niamey-Cotonou avait de la gueule. Elle pouvait se poursuivre à travers le Nigéria et /ou vers le Tchad et jusqu'à Bangui sans difficultés techniques. Pour ce qui est de joindre Captown, c'est une autre histoire. Pour ces visionnaires il s'agissait aussi d'évacuer les tonnes de coton que l'Office du Niger, créé en 1932, mais conçu bien plus tôt dans le but de développer l'agriculture dans la boucle du Niger (canal de Sotuba, barrage de Markala ou de Sansanding) devait produire « *un des plus grands champs du monde !!* ».

Il est certain que de nombreuses mines (plomb, manganèse, cuivre, surtout charbon) existantes ou découvertes ont pu ainsi expor-



*L'Oriental Désert Express : il n'est pas précisé si les voyageurs doivent participer au désensablement.*

ter leur production. Les oasis proches devaient aussi bénéficier de sa présence. Cette voie aurait eu les mêmes impacts que la construction des autoroutes. Sur son trajet le Mer-Niger a foré des puits à de grandes profondeurs pour trouver de l'eau, indispensable à la marche des locomotives. Mais les locomotives à vapeur étaient inadaptées au climat saharien et leur remplacement par des diesels était prévu pour les convois. Des autorails très confortables devaient faire en 48 heures le trajet Nemours-Gao. La voie était accompagnée sur toute sa longueur d'une piste, on le distingue encore clairement sur les images de Google. Les prévisions, au départ, envisageaient la construction d'un kilomètre de voie par jour. Très optimiste car en cette période de guerre le fer n'était pas disponible et il a fallu faire venir de France des rails pris sur les lignes à voie étroite désaffectées dans les coins les plus reculés au grand dam des habitants. Seulement un cinquième de la ligne Nemours- Gao a été réalisé.

La situation en Algérie à partir de 1954, les relations plus que tendues entre le Maroc et

l'Algérie vont avoir des répercussions importantes sur l'activité du Mer-Niger. Il cessera officiellement de fonctionner le 31 décembre 1962.

Que reste-t-il du Méditerranée-Niger ? Des gares et des stations désaffectées, des rails qui se couvrent peu à peu d'herbes et de sable (voir photo) mais ne sont pas près de disparaître, des châteaux d'eau inutilisés et le souvenir d'une utopie généreuse. L'Office du Tourisme du Maroc a mis en circulation il y a une dizaine d'années, sur le tronçon existant Oujda-Bou Arfa, « *L'Oriental Désert Express* », climatisé, dans d'anciens wagons, avec arrêts fréquents dans de magnifiques paysages de désert, de hamada et de montagnes. Pour 305 km, le voyage dure près de 10 heures, quelquefois plus quand il faut désensabler la voie (photo) dépaysement garanti. Il n'y a pas de liaisons régulières mais des dates planifiées qui tiennent compte de la pleine lune.

Bon Voyage.

