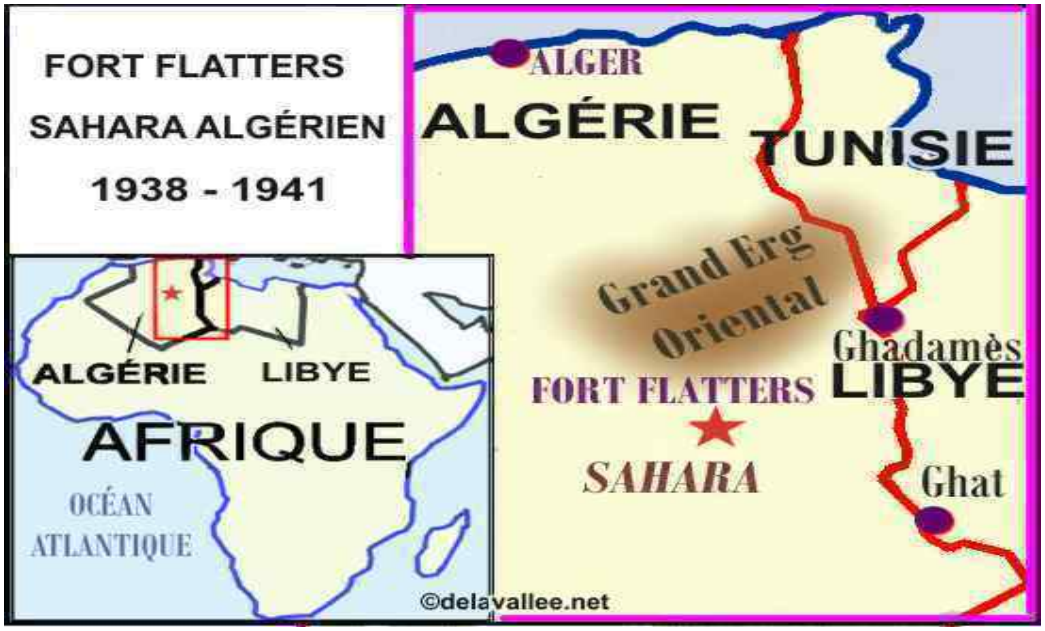
FORT- FLATTERS

Devenu Bordj-OMAR-DRISS à l'indépendance :

Dans le Sud Algérien est situé à proximité de la palmeraie de Temassinine, au Sud du Hamada de Tinrhert et au Nord de l'Erg Issaouane. Cette localité isolée, culminant à 352 mètres, est distante à environ 700 km au Nord d'Illizi, chef-lieu de la région et à environ 500 km au Nord-ouest d'In-Amenas.

FORT-FLATTERS est situé également à 370 km au Sud d'Hassi-Messaoud et à 700 km au Nord de Tamanrasset.

Climat désertique sec et chaud.



En 1894 furent constituées quelques unités spéciales adaptées au désert recrutées parmi les tribus sahariennes et circulant à méhari. Sous l'impulsion de Laperrine, elles furent réorganisées en 1902 sous le nom de "compagnies sahariennes".



Dans le désert du Sahara algérien, le Grand Erg Oriental s'étend jusqu'à la Tunisie voisine. En limite Sud, Fort-Flatters, oasis située à plus de 1.000 km d'Alger est, de 1938 à 1941, le lieu de garnison de la Compagnie Saharienne du Tinrhert composée d'environ 300 méharistes.
Objectif: surveiller la frontière libyenne entre Ghadamès et Ghat



Méharistes touareg menés par Laperrine rencontrant les Soudanais, 1905

Lorsqu'on évoque les Compagnies Sahariennes, on pense aussitôt aux soldats méharistes et la première référence en la matière est la mauvaise expérience de Bonaparte qui échoua dans sa tentative de mettre des militaires en selle sur des dromadaires, lors de sa campagne d'Egypte où, le 9 janvier 1799, il créa le premier "Régiment des dromadaires". Il faudra attendre près d'un siècle pour que d'autres tentatives soient osées avec des cavaliers, algériens cette fois-ci, les spahis, qui seront les véritables précurseurs en tant qu'unités méharistes opérationnelles.
C'est la Loi du 29 décembre 1894 qui crée les premières troupes sahariennes sous forme d'un escadron de spahis méharistes et d'une compagnie de tirailleurs sahariens.

Qui était Paul FLATTERS ?

Paul-François-Xavier FLATTERS est né le 16 septembre 1832 à Paris.



Lieutenant-colonel FLATTERS

C'est le fils d'un sculpteur distingué, Jean-Jacques Flatters. Paul Flatters est orphelin quand il est admis en 1845 au lycée de Laval. Il y fait de brillantes études, lie de durables amitiés, et plus tard épouse M^{lle} Legros, sœur de l'un de ses condisciples. Reçu cinquième à l'ESM de Saint-Cyr en 1851, il en sortit au même rang.

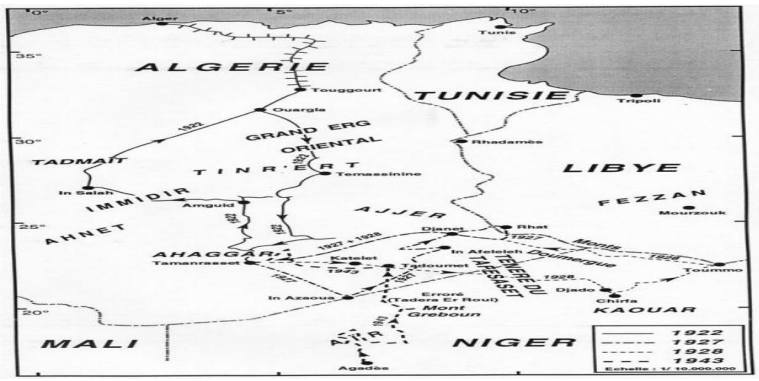
Le 1er octobre 1853, il partait aussitôt pour la guerre de Crimée, nommé lieutenant au 3ème régiment des Zouaves, décoré peu de temps après pour avoir fait prisonnier un capitaine et deux soldats russes.
Il rentra en Algérie avec son Régiment en 1856 et obtint peu de temps après d'entrer dans le personnel distingué des Officiers détachés aux Affaires Indigènes.

Capitaine le 8 septembre 1861, il fut chef de bataillon du 3ème Tirailleurs algériens le 22 juillet 1871, Officier de la Légion d'Honneur en 1875. Il fut choisi par le Général Chanzy comme le plus digne d'occuper le poste difficile de Commandant Supérieur de Laghouat, où il sut se faire remarquer et nouer parmi les tribus nomades du Sahara algérien, d'utiles relations.

Après avoir commandé à Bougie et à Laghouat, il revint lieutenant-colonel le 3 mai 1879 à Amiens. Il vient de rentrer en France lorsque le gouvernement l'appelle à faire partie de la commission supérieure qui étudiait les moyens de relier l'Algérie au Soudan français par une voie ferrée, le Transsaharien.

Le lieutenant-colonel Flatters, en raison de l'expérience qu'il aurait acquise en sa qualité d'administrateur du secteur de Laghouat, fut désigné comme chef d'une mission ayant pour objet de rechercher le parcours le plus favorable à l'établissement de la voie ferrée et d'en établir le relevé topographique.

En 1879, il demande la direction de l'expédition qui recherchera le tracé d'une ligne de chemin de fer à travers le Sahara.



Le massacre de la mission Flatters

Sur l'initiative de Jules Ferry, les pionniers de la colonisation africaine songeaient à assurer la liaison entre l'Algérie et nos possessions du Sénégal et du Soudan. En 1878, un ingénieur avait même proposé une jonction par voie ferrée. Mais il fallait avant tout bien connaître les pistes du Sahara.
Il fallait assurer la liaison entre l'Algérie et les possessions françaises du Sénégal et du Soudan. Le colonel Paul Flatters fut chargé de reconnaître les pistes du Sahara.

Dans un premier temps, le lieutenant-colonel Flatters quitte l'Algérie à la tête d'une mission militaire en direction du Soudan et du Lac Tchad. La colonne avance péniblement, harcelée par les Touareg hostiles à la pénétration des Européens. Parvenu près du lac Menkhough, Flatters doit interrompre son exploration et rentrer en Algérie.
A nouveau, le 4 décembre 1880, il organise une seconde expédition. Celle-ci, forte de 90 hommes montés sur des méhara, quitte Ouargla en emportant de l'or, ainsi que des vivres et munitions pour 4 mois, que portent 149 chameaux. Ils s'acheminent vers le Sud par une route située à l'Ouest de la précédente.

Le 16 février 1881, la colonne, qui n'a pas rencontré de point d'eau depuis plusieurs jours, arrive près du Hoggar, au puits Bir-El-Garama à 200 km environ au Nord d'Asiou. Un guet-apens les y attendait. En effet avant même que l'expédition eût quitté Ouargla, les Touareg du Hoggar, les Ouled-Sidi-Cheikh et les Senoussya, avertis de son itinéraire, avaient comploté de la détruire dès qu'elle serait engagée dans l'intérieur. A cet effet, 600 hommes des trois tribus étaient venus s'embusquer près du puits. Les guides de la mission pactisaient avec eux

Sous les ordres de Flatters, un premier groupe s'approche du point d'eau. Des Touareg surgissent et les attaquent. Flatters est tué, avec presque tous ses hommes. Il est décapité et son corps brûlé. Le reste de la colonne reflue vers le Nord. Il n'y aura que 12 survivants.
29 Juin 1881 : Coup d'arrêt à la pénétration française au Sahara après le massacre, par les Touareg, de la mission Flatters.

C'est devenu un lieu commun d'assurer que la mission Flatters porta un coup décisif à l'œuvre de la pénétration française au Sahara et que l'exécution du Transsaharien s'en trouva reculée de vingt années.



Fort-Flatters

FORT FLATTERS, anciennement Temassinine (chambres), est un bordj militaire auprès d'une oasis de quelques centaines de palmiers mélangés de figuiers qu'irriguent des puits artésiens appartenant à quelques familles Touareg Iforhas. Le bordj bénéficie d'un panorama admirable et a été établi en bordure d'une hamada, à la limite des pays arabe et targui. C'est un point stratégique important.

De l'aspect actuel de ce Fort

La conquête saharienne, en dépit de son avancée progressive à partir de la seconde moitié du 19ème siècle, subit quelques revers dont le plus fameux fut celui de la mission Flatters en 1879-1880 qui marqua un coup d'arrêt dans la progression coloniale vers le sud pour deux décennies. Cette conquête fut caractérisée par une double logique militaire et scientifique à laquelle s'ajoutait une volonté de créer un axe structurant transsaharien par chemin de fer.

Commencé en 1903 sur une base de plan rectangulaire traditionnel de 23 m sur 26 m avec tourelles en diagonale, il ne cessa d'être agrandi, notamment en 1918 et fut constamment remanié donnant à cet établissement un plan de masse peu habituel au Sahara.

LA QUESTION TOUAREG ET LE GÉNÉRAL LAPERRINE

Dans le même temps que le général Lyautey instaurait la paix française dans les confins Algéro-marocains, le colonel Laperrine la faisait régner dans l'immense Sahara. La pénétration saharienne eut la même fortune que la pénétration marocaine l'homme qu'il lui fallait ne lui fit pas défaut. De même que Lyautey avait adapté aux circonstances les doctrines de Bugeaud, Laperrine accommoda les méthodes de Lyautey aux nécessités sahariennes. La mobilité, recommandable dans le Sud-Oranais, est plus indispensable encore dans le vrai Sahara et s'y entend d'une façon plus absolue. L'occupation des oasis sahariennes s'était faite avec un grand appareil militaire : la conquête du Sahara central fut obtenue par une poignée d'hommes.
Au printemps de 1902, le lieutenant Cottenest, envoyé à la poursuite d'un rezzou de Touareg qui avait dévalisé quelques indigènes du Tidikelt, fut attaqué à Tit par 300 Touareg, qu'il mit en fuite après leur avoir infligé de grosses pertes. Ces pertes avaient une singulière importance pour des guerriers dont le chiffre total ne dépassait pas 1 200 hommes et le combat du Tit eut un grand retentissement dans tout le Sahara. L'attitude à la fois bienveillante et ferme de Laperrine fit le reste et amena la soumission des Hoggar, qui étaient jusque-là le groupe réputé le plus hostile à notre domination. Le 20 janvier 1904, l'amenokal Moussa-ag-Amastane vint à In-Salah faire sa soumission, s'engageant à rendre les pistes du pays si sûres qu'un esclave portant de l'or sur sa tête pourrait traverser le Hoggar en toute tranquillité. Ainsi, la question touareg, ouverte quarante ans et pour laquelle tour à tour Duveuverier, Polignac, Flatters, Foureau, et Lamy avaient préconisé les solutions les plus opposées, se trouvait, à la première tentative de Laperrine, conduite à son dénouement.

Dans le Sahara occidental, les Touareg Azdjer restèrent plus longtemps rebelles à notre influence et les résultats obtenus furent moins complets. Cependant la reconnaissance conduite à Djanet par le capitaine Touchard et les campagnes d'apprivoisement de Laperrine réussirent, malgré les difficultés suscitées par les agents ottomans de Rhat, à nous ramener une grande partie des tribus, dont le territoire fut parcouru en tous sens par nos Sahariens, appuyés sur les postes de Fort-Flatters et Fort-Polignac.

Arriver à Flatters, depuis le Nord, en 1934.

Très simple. Il suffit de suivre le Guide

.

— 101 —

D'OUARGLA à FLATTERS

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
La piste est la même que celle d'Ouargla à Touggourt jusqu'au Km.	15	
La piste contourne les collines de Mekhadma, et devient légèrement accidentée.		Cet itinéraire est entièrement balisé pour l'aviation (balises en tôle peintes en blanc, espacées d'environ 10 Kms.).
Les passages les plus sablonneux ont été bien aménagés par la construction de banquettes ; le profil de la piste est mouvementé, mais les descentes et montées des cuvettes et des vallées se font sans trop de difficultés.		Durant la presque totalité du parcours, jusqu'à Fort-Lallemand, la piste est légèrement accidentée.
La piste est très sablonneuse à l'embranchement conduisant à Fort-Lallemand.	171	A l'E., embranchement de la piste menant à Fort-Lallemand.
		Terrain de secours, marqué, à l'angle formé par les pistes allant de Fort-Lallemand à Ouargla et de Fort-Lallemand à Flatters.
FORT-LALLEMAND, bordj désaffecté (puits, gardien indigène ; ni vivres ni matériel de couchage).	172	FORT-LALLEMAND, bordj militaire désaffecté, en pierres grises.
La piste est assez sablonneuse par endroits (fech-fech) puis s'améliore peu avant l'entrée du GASSI-TOUIL, couloir de reg cerné de deux hautes chaînes de dunes.	232	La piste tranche nettement sur le sol environnant couvert de plaques de végétation.
Il est recommandé de suivre la piste automobile balisée par des tas de sable et de pierres, et non pas n'importe quelles traces de roue se dirigeant vers le Sud, de nombreux automobilistes s'étant momentanément égarés dans des couloirs adjacents.		La piste entre maintenant dans le GASSI-TOUIL, couloir de reg, sens N.-S., que longent à l'E. et à l'W. de hautes chaînes de dunes ; ce couloir en lui-même ne constitue pas un point de repère infaillible, étant donné qu'à l'E. et à l'W. se déroulent plusieurs autres couloirs semblables. Il est donc recommandé de ne pas perdre de vue le balisage, la piste auto n'étant pas toujours très visible.
Embranchement, à droite, conduisant au puits d'Hassi Touareg (à 6 Kms.).	286	**Terrain de secours, marqué, d'HASSI-TOUAREG, à l'W. de la piste.**
La piste est généralement bonne, durant toute la traversée du Gassi-Touil, à part quelques passages assez lourds, surtout après la pluie.		

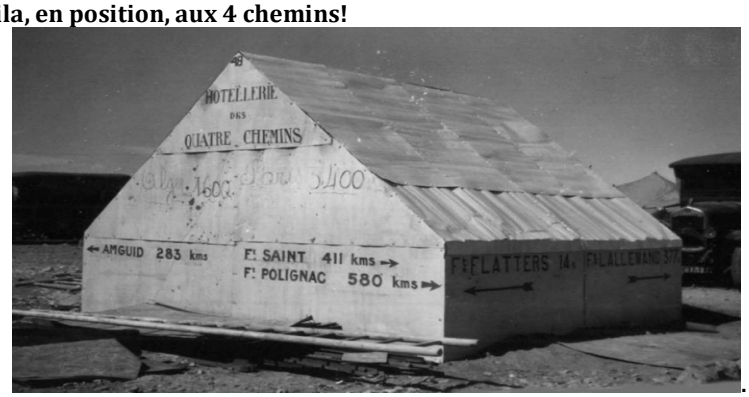
— 102 —

D'Ouargla à Flatters (Suite)

Parcours terrestre	Kms	Parcours aérien
De très curieux mirages et phénomènes de réverbération se produisent sur cet itinéraire.		
Au milieu du Gassi-Touil, embranchement, à gauche, conduisant au bordj désaffecté d'HASSI-TARTRAT (puits).	345	Embranchement, à l'E., conduisant au bordj désaffecté d'Hassi-Tartrat.
		Terrain de secours, marqué, de RHOURD-AMARA.
La piste, à la sortie du Gassi-Touil, est assez sablonneuse et défoncée durant quelques kms. ; elle emprunte ensuite le lit de l'oued Igharghar et s'améliore.	460	Sortie du Gassi-Touil. La piste se déroule maintenant sur un reg, à certains endroits mamelonné et recouvert de légers bancs de sable.
A partir du puits d'HASSI-TANEZROUFT (eau très magnésienne), la piste est très rocailleuse, jusqu'au lieu dit « Les 4 Chemins » où la piste est bonne, (à gauche piste vers Fort-Saint, tout droit vers Flatters et à droite piste vers Amguid).	490	Puits d'HASSI - TANEZROUFT, entouré de végétation.
	542	Lieu dit « Les 4 Chemins », situé au bord du plateau ; croisement des pistes d'Ouargla à Flatters et de Fort-Saint à Amguid.
Au lieu dit « Les 4 Chemins » balise d'aviation aménagée en abri et intitulée « Hôtel des 4 Chemins » ; à quelques mètres, hutte de branchage avec un grand écriteau : « Annexe de l'hôtel ».....		
La descente du plateau a été bien aménagée ; quelques virages à angle droit et un passage très étroit.	543	Descente très sinueuse de la piste.
La piste, au fond de la dépression, est assez sablonneuse ; elle est ensuite, par temps de pluie, très lourde. La piste laisse sur la droite la palmeraie et le village indigène, et atteint FORT-FLATTERS par une rampe bien aménagée.	556	L'on aperçoit la palmeraie de Flatters à l'W. (village de maisons brunes) et au S. de hautes chaînes de dunes.
Pompe SHELL dans la cour du bordj.		FORT-FLATTERS, bordj militaire en pierres grises.

Vous avez bien vu, ci dessus, chez Shell 1934: ***Et pour l'hôtel des 4 Chemins au lieu dit "Les 4 Chemins", balise d'aviation aménagée en abri et intitulée "Hôtel des 4 Chemins"; à quelques mètres, hutte de branchage avec un grand écriteau "Annexe de l'hôtel"....***

Et bien, cette balise, la voila, en position, aux 4 chemins!



.

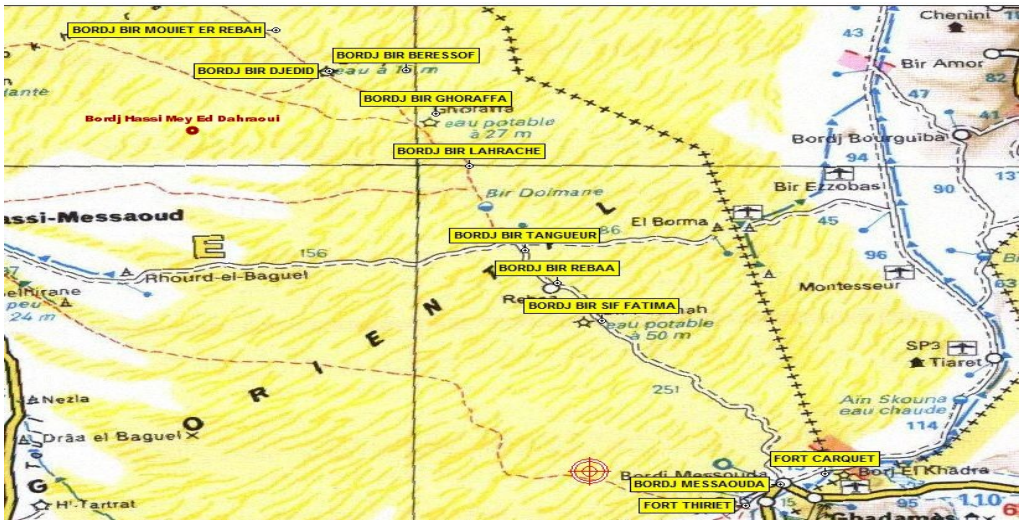
Et voici l'Annexe



Aujourd'hui, c'est presque pareil, sauf qu'il faut prendre la route d'Hassi-Messaoud, continuer, faire le plein, sur Hassi-Bel-Guebbour, et suivre la route, au moins jusqu'à ***Les 4 Chemins!***

Emplacement des Forts du Sahara oriental

Les Forts du Sahara Oriental sont essentiellement des forts situés dans le Grand Erg Oriental.
Ils s'égrènent le long d'une piste qui va d'El-Oued, au Nord, face à la Tunisie, à Seb-Seb au Sud, face à Ghadamres.
Ils datent tous de 1893 à 1914.
Ils ont tous pour vocation de s'opposer à l'hégémonisme des Ottomans jusqu'en 1918, puis à celui des Italiens, jusqu'en 1945
Particulièrement isolés, aucun de ces forts n'a généré d'agglomération humaine alentour et certains sont déjà engloutis par les sables.



Liste des Forts du Sahara de l'Est

Bordj Bir-Berresof - Bordj Bir-Djedid - Bordj Bir-Lahrache- Bordj Bir-Rebaa - Bordj Bir-Rhoraffa - Bordj Bir-Sif Fatima - Bordj Bir-Tangueur - Bordj Méssouda - Bordj Mouiet-Er-Rebah – Fort-Carquet – Fort-Thiriet.

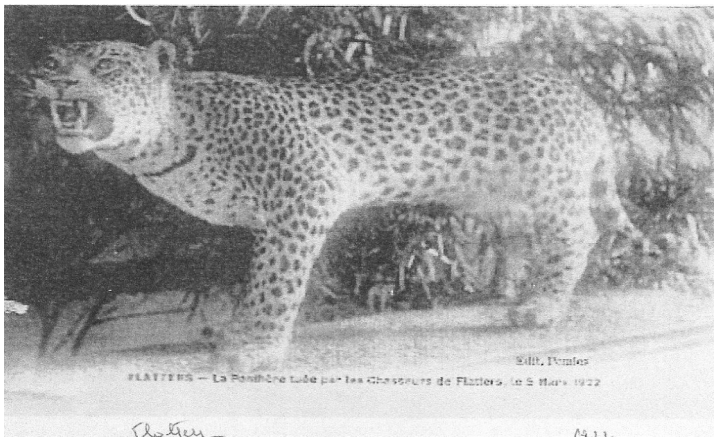
Ce n'est qu'après 1945 qu'un réseau routier pour le transport lourd verra vraiment le jour pour exploiter les richesses naturelles dont les potentialités étaient espérées (*Voir sujet concernant Conrad KILIAN au chapitre 2*). Mais les vents et le sable grippent les moteurs et recouvrent inexorablement les routes, rendant dérisoires les efforts surhumains pour les entretenir. Les exploits sportifs qui permettent aux hommes et aux mécaniques de se mesurer avec l'immensité des sables ainsi que des conditions climatiques extrêmement rudes garderont intact auprès du public le mythe du Sahara, terre de rêve et de démesure.



Terrain d'aviation de Fort-Flatters



Vent et mur de sable



La dernière panthère tuée par les chasseurs à FORT FLATTERS le 9 mars 1922

DEPARTEMENT

Le département des Oasis fut un département français du Sahara créé le 7 août 1957 suite au démantèlement des Territoires du Sud. Le chef-lieu du département des Oasis, initialement fixé à Laghouat fut transféré à Ouargla par le décret n° 59-1214 du 23 octobre 1959.

Le territoire du département des Oasis recouvrait :

- **Le territoire des Oasis ;**
- **La partie des territoires de Ghardaïa et de Touggourt relevant de l'Organisation commune des régions sahariennes (OCRS) ;**
- **La partie de l'ancienne commune mixte de GERYVILLE située à l'Est de l'oued Es Zergoun jusqu'à la Daïet El Khala.**

Sa superficie était de 1 297 050 km² pour une population de 416 418 habitants.

L'arrondissement d'Ouargla comportait 8 centres, réparti sur trois régions :

Région d"OUARGLA : EDJELEH – FORT-FLATTERS – HASSI-MESSAOUD – IN-AMENAS – OUARGLA
Région de DJANET : DJANET – FORT-POLIGNAC
Région de Tamanrasset : TAMANRASSET

MONUMENT aux Morts - *Source : Mémorial GEN WEB –*

Aucun relevé n'a été trouvé.

Donc je vous propose de le remplacer par le cénotaphe relatif aux massacres de l'expédition Flatters du 16 février 1881. Ils étaient 90 en quittant Ouargla ; il en est revenu onze. Les autres moururent de fatigue, de faim, d'insolation, ou par le poison ; les plus heureux furent tués à l'ennemi.

Pendant cette rude campagne qui mit en relief leurs qualités militaires, ils ont bien mérité l'éloge que leur a décerné un de leurs anciens officiers supérieurs :

« Troupes excellente, fidèle, commode, intelligente, extrêmement maniable pour qui la comprend, respectueuse et soumise envers les officiers français, ceux surtout qui savent parler sa langue, qui s'occupent d'elle, et qui lui montre de la sollicitude ».

Signé : Colonel TRUMELET

La mission FLATTERS ajoute une belle page au Livre d'or des Tirailleurs algériens.

ETAT du personnel de la Mission FLATTERS :

1/ Onze français : Colonel FLATTERS– Capitaine MASSON– Lieutenant de DIANOUS-DE-LA-PERROTINE– Médecin aide major de 1ère classe GUIARD– MM. BERINGER, ROCHE et SANTIN, ingénieurs – Maréchaux des Logis DENNERY (3e Chasseurs de France) et POBEGUIN (3e Spahis) – Le cuisinier PAUL, et Louis BRAME, ordonnance du Colonel ;
2/ Cinquante Tirailleurs algériens, appartenant moitié au 1er Régiment, moitié au 3e Régiment ;
3/Les chameliers recrutés chez les Ouled-Naïl de Djelfa, Larba de Laghouat et Chaneba (grande tribu).
4/ Guides et Interprètes : Ben-SMAÏL, de Laghouat ; SI-MOHAMMED Ben El Hadj, Zaoui (*Marabout*) des Ouled-Sidi-Ech-Cheikh ; SERIR Ben Ech-Cheikh et CHEIKH Ben bou Djema, cavaliers Chaneba ; Trois Touareg, dont un nommé HAMMA ; le jeune nègre MOHAMMED, domestique à Laghouat, et surnommé BOU-LEFA, (vu sa dextérité à s'emparer impunément de la dangereuse vipère à corne appelée *lefa*.)



Extrait du site :

http://www.hachettebnf.fr/sites/default/files/contenus_complementaires/extraits/986120630_0.pdf
http://aufildesmotsetdelhistoire.u.a.f.unblog.fr/files/2013/02/la-seconde-mission-flatters-du-4-decembre-1880-au-29-janvier-1881.pdf

Une pensée toute particulière concernant le soldat BERTRAND Albert, tué le 9 novembre 1960 à Fort-Flatters. Il était natif du Calvados

2/ CONRAD KILIAN, fils d'un alsacien ...



Illustration représentant Conrad Kilian en tenue saharienne. Parue dans le N° 107 du magazine Pilote.

« Patriote charnel, il dépense dès lors toute sa vie et toute son âme dans un combat dramatiquement ingrat, qui était de mettre à la disposition de la France, les moyens de devenir une véritable puissance pétrolière indépendante, dès à l'avant-guerre. Hélas, on ne trouve aucun hommage strasbourgeois ou alsacien, rendu à cet homme absolument exceptionnel, même s'il faut bien avouer que tout fils d'une famille d'alsaciens qu'il est (forgés du modèle alors très symbolique de l'Ecole Alsacienne de Paris entre 1870 et 1918), Conrad n'a jamais eu l'occasion de passer beaucoup, voire pas du tout de temps en Alsace.

Mort le 29 Avril 1950 dans des circonstances mystérieuses, alors que ses découvertes dans le Sahara lui avaient valu des années de traque et de paranoïa infernale, il s'agit aussi de célébrer l'anniversaire de sa mort par « suicide », acte qui, connaissant le caractère extraordinairement optimiste et déterminé de Kilian, ne pouvait qu'être qu'un très mauvais maquillage, masquant des intérêts bien trop puissants et réalistes, pour cet esprit libre, aventurier et toutefois brillamment scientifique.

Le texte qui suit est extrait des trois premiers chapitres du livre paru en ligne en juin 2012 : « *Guerres et pétroles d'Algérie* ».

« Alors que la guerre d'Algérie, au plus fort de ses combats entre 1954 et 1962, se déroule principalement sur le front nord dans les campagnes, aux frontières, dans les maquis et dans les zones urbanisées de la côte, c'est en réalité dans

le Sud désertique qu'il faut concentrer son attention, pour l'affaire qui nous occupe, si l'on considère les aspects pétroliers comme essentiels dans la nature des enjeux algériens

Remontons donc au début des années 20, avec l'ouvrage « *Au Hoggar, mission de 1922* ». C'est dans ce récit de voyage retraçant la toute première des nombreuses et romanesques expéditions du fameux aventurier français d'origine alsacienne Conrad Killian, que ce dernier y affirme avoir découvert cette année-là dans le Hoggar, des schistes à graptolites. De quoi s'agit-il ?

Son père, le **très réputé géologue Wilfrid Killian, professeur grenoblois émérite originaire de Schiltigheim en Alsace (Jacob, 1927), lui a expressément demandé d'en rapporter du désert. Pourquoi ? Parce que la présence de ces pierres signifierait potentiellement l'existence de matières organiques à l'origine de la formation de pétrole ! Conrad Kilian donc, issu d'une famille d'érudits, enfant à l'esprit précoce, aventurier à la vie incroyable, par ailleurs géologue de génie et surtout doté d'un instinct scientifique rare, joue un rôle premier dans l'histoire française du pétrole saharien, puisque c'est à lui que l'on attribue incontestablement l'origine des premières découvertes, notamment dans le sud-est Algérien, mais aussi dans l'ouest du Fezzan voisin. Il est donc le premier, dès son rapport de1922, à établir la possibilité de la présence d'hydrocarbures dans le Sud-est des territoires sahariens de l'Algérie française, ceci alors qu'il n'a que son baccalauréat en poche et n'a pas même encore fini ses études de géologie ! Né en 1898, il n'a alors que 23 ans….**

Cliquez SVP sur ce lien pour lire la suite : http://lettresdestrasbourg.wordpress.com/2012/04/27/ces-alsaciens-celebres-inconnus-conrad-kilian-decouvreur-du-petrole-saharien/



Mini-roses des sables

3/ Infrastructures et oasis-relais migratoires au Sahara algérien (Auteur Jacques FONTAINE, géographe)

Source : http://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2005-4-p-437.htm

L'immensité est une donnée essentielle du Sahara. Avec plus de 2 millions de km² et moins de 3 millions d'habitants, le Sahara algérien est un espace particulier où la présence de l'homme, attestée depuis des millénaires, est toujours en situation fragile et où ses déplacements ont longtemps été risqués…Ils le sont parfois encore. Les caravanes ont relié pendant des centaines d'années les Oasis entre elles et avec les zones de pâturages, ainsi qu'avec les espaces bordiers du désert (Maghreb au nord, Sahel au sud).

C'est seulement après la 2ème guerre mondiale que la France s'est intéressée au désenclavement du Sahara algérien. En une quinzaine d'années routes et pistes d'atterrissage ont été implantées en plein désert….pour les besoins des pétroliers et des militaires.
Après 1962, l'Algérie indépendante s'est lancée dans un effort remarquable, pour l'accès aux ressources en hydrocarbures, pour le désenclavement des populations oasiennes…et pour le contrôle de cet immense désert parfois convoité. Aujourd'hui, les infrastructures de communication ont été largement améliorées – encore qu'aucune route ne traverse entièrement le Sahara du nord au Sud. Elles mettent en relation des Oasis dont le rôle de pôles d'échanges et de relais migratoires ne fait que croître.

Utilisant les nouvelles infrastructures et les oasis relais, les migrations de population se sont développées et complexifiées : aux anciennes migrations intra-saharienne et Sahara- Tell se sont ajoutées les migrations de travail ou définitives de l'Algérie du Nord vers les chantiers d'hydrocarbures, les infrastructures administratives et, parfois, vers les nouvelles mises en valeur agricole.

Un désert de plus en plus ouvert

-des voies ferrées sans lendemain :

Pendant la plus grande partie de la période coloniale la France, qui s'intéressait peu au Sahara n'a pas cherché à le désenclaver. Elle pensa d'abord à installer des voies ferrées (à écartement métrique) d'Aïn-Séfra à Béchar, de Biskra à Touggourt et El-Oued et jusqu'à Laghouat (ce dernier projet ne fut pas réalisé). Entre les deux guerres fut lancé, à partir du Maroc et via Béchar, le fameux projet « Méditerranée – Niger » qui devait permettre de relier l'Afrique Occidentale Française à l'Afrique du Nord et, au-delà, la France. Les promoteurs de ce projet pensaient amener ainsi en métropole les richesses de l'Afrique et surtout, y déverser les produits de l'industrie française. Las, victime de la crise des années trente, puis de la Seconde guerre mondiale et enfin de la concurrence de l'automobile, du camion et de l'avion, la voie ferrée ne dépassa Béchar que de quelques dizaines de kilomètres !



Aujourd'hui le réseau ferré saharien est des plus squelettiques, seule la voie Biskra/Touggourt, modernisée et mise à l'écartement normal à la fin des années cinquante pour les besoins du gisement pétrolier d'Hassi-Méssaoud a encore un faible trafic voyageurs et marchandises. La voie vers El-Oued a été déposée, de même que les quelques dizaines de Km au-delà de Béchar.
Quant à la voie de Béchar elle n'est utilisée que pour les marchandises. Cependant, il semble que les autorités algériennes s'intéressent à nouveau à la voie ferrée. Le prolongement de la voie de Touggourt vers Hassi-Messaoud et Ouargla est de nouveau évoqué, ainsi qu'une très éventuelle poursuite vers Ghardaïa et Laghouat, puis Djelfa afin de rejoindre une voie existante.

-Une desserte routière étendue dans la seconde moitié du 20ème siècle :

***Trois portes, trois pénétrantes sahariennes* :**

L'entrée au Sahara se fait essentiellement par trois ''portes'' situées dans l'Atlas saharien ou sur sa bordure méridionale. Elles s'ouvrent sur trois axes essentiels tracés en direction du centre du désert. Ces axes épousent les contraintes du milieu naturel. Ils bénéficient de la présence de relais, les Oasis. Trois jouent à ce titre un rôle essentiel.

AÏN-SEFRA, au cœur des monts des Ksour, est la première oasis rencontrée quant on vient d'Oran ou de Tlemcen ; elle marque le départ via Béchar, de la vieille piste qui reliait dès l'époque médiévale le Maghreb et le Sahel en empruntant la vallée de la Saoura et le Touat. Elle est jalonnée par un chapelet d'oasis avant de traverser l'inhospitalier Tanezrouft (le pays du vide en *tamachcq*) pour atteindre Gao et Tombouctou.

LAGHOUAT, au pied des Ouled-Naïl est sur le même méridien qu'Alger ; elle permet de rejoindre la pentapole mozabite (Ghardaïa), puis El-Meniaa, In-Salah et le Tidikelt, le Hoggar (Tamanghasset) et enfin Agadez et l'Aïr, puis Zinder au cœur du Bilad-As-Sudan.

BISKRA, au pied des Aurès, est la porte orientale du Sahara algérien. Ce troisième axe n'avait autrefois pas l'importance des deux premiers, mais il dessert aujourd'hui les principales régions oasiennes : le Souf (El-Oued), l'Oued-Righ (Touggourt), Ouargla, ainsi que les régions pétrolières. Au-delà, soit il rejoint El-Méniaa, soit il s'enfonce vers le Sud-est à travers un couloir inter-dunaire du Grand Erg Oriental (le Gassi-Touil) en direction du Tassili N'Ajjer et de Djanet. De là, il gagne à travers le Ténéré, soit l'Aïr, soit le Kawar et les pays du Tchad.

Un désenclavement progressif du Sahara profond :

C'est seulement après la Seconde Guerre mondiale qu'un effort a été fait pour créer des routes modernes qui ont permis, très progressivement, un désenclavement au moins partiel des immensités sahariennes.
Si des travaux d'entretien des pistes étaient faits dès la première moitié du 20ème siècle, la création des routes a commencé seulement après 1945. En 1956, seuls deux tronçons représentant à peine plus de 400 Km étaient goudronnés : Biskra/Touggourt (RN 3) et Laghouat/Ghardaïa (RN 1).
En 1960, Béchar était desservie depuis Aïn-Sefra, El-Meniaa depuis Ghardaïa, El-Oued était jointe à partir de la route de Touggourt ; mais le plus important était la double liaison vers Ouargla à partir de Ghardaïa à l'Ouest et de Touggourt au nord, prolongée vers Hassi-Méssaoud et au-delà jusqu'à Fort-Flatters, en direction d'Edjeleh. En quatre ans plus de 1.100 km de routes bitumées avaient été réalisées. Les découvertes de pétrole à Edjeleh et Hassi-Messaoud n'y étaient pas pour rien !





La première décennie de l'indépendance fut marquée par la poursuite de l'équipement des zones pétrolières surtout dans le secteur d'In-Amenas. Le désenclavement des oasis de l'ouest (Saoura – Touat – Gourara), par la création de la route méridienne Béchar / Adrar et de la transversale El-Meniaa / Timimoun / Adrar fut également recherché ; ce fut aussi l'époque de l'amélioration de la desserte du Bas-Sahara par la mise en service de la route Tébessa / El- Oued / Touggourt et de plusieurs petites antennes dans les régions de Biskra, Ghardaïa, Laghouat…Enfin, au lendemain de la ''guerre des sables''(1963) au cours de laquelle le Maroc tenta de « *récupérer la portion du Sahara qui lui revenait* » (selon le régime Chérifien), et de son échec, l'Algérie a entrepris la création de la route stratégique vers Tindouf (800 Km au-delà de Béchar). Ainsi, en 1971, l'essentiel du Sahara utile (zones pétrolières, grandes régions d'oasis) était désenclavé. Seul le Tidikelt et le grand Sud (Tamanrasset, Djanet) restaient à l'écart du bitume.

Le grand œuvre des années 1970 fut la réalisation de la transsaharienne, ou route de l'Unité africaine. Elle devait joindre la Méditerranée à l'Afrique noire, réactivant ainsi un vieil axe méridien qui avait fortement décliné pendant la colonisation. Ce projet, considérable, relia dans un premier temps El-Meniaa à In-Salah (400 km) puis ultérieurement à Tamanrasset (650 km). Ce second tronçon, inauguré en 1978, connut des difficultés de réalisation à cause de l'hostilité du milieu, de la rareté des points d'eau et de l'absence d'oasis entre In-Salah et la capitale du Hoggar.

A ce sujet : http://www.algerie-focus.com/blog/2013/08/algerie-a-quoi-sert-la-route-transsaharienne/

EPILOGUE BORDJ-OMAR-DRISS

Année 2008 = 5.736 habitants

Bordj Omar Driss (Illizi) : A quand la réouverture de l'aéroport de Fort Flatters ?

A Fort-Polignac, l'aéroport desservait, autrefois, Paris ! Le 11octobre 1954, Air France a inauguré la ligne Alger-Ouargla-Fort-Flatters-Fort-Polignac, en DC-3.

Bordj-Omar-Driss, la porte du Tassili, anciennement Temassinine, renommée Fort-Flatters durant la période coloniale, se situe à 700 km au nord d'Illizi (ex-Fort-Polignac). Cette merveilleuse ville fut pendant la période coloniale, la ville la plus accomplie du Tassili N'Ajjers du nord. Son aéroport desservait, autrefois, Paris ! Témoignage du passé déchu d'une ville hautement stratégique, délaissée à présent.

Petit voyage dans le temps !

«La construction de pistes aériennes débuta, au Sahara, à partir des années 1930…La première correspond aux années 1930-1955, durant laquelle les créations de pistes répondaient à une logique géostratégique de maillage du territoire comme en témoignent la création des pistes de Fort-Flatters, en 1930». Le passage est tiré de l'ouvrage de Yaël Kouzmine 'Le Sahara algérien: intégration nationale et développement régional'.



© D. R. Fort Polignac, à 700 km au nord d'Illizi.

En plus des appareils des lignes civiles et militaires desservant Fort-Flatters, des avions des détachements du GOM 86 et du GSRA 76 et le DH 89 Dragon de la CEP (Compagnie d'exploration pétrolière), Fort-Flatters a connu les mouvements des appareils des sociétés civiles œuvrant dans le domaine du transport à la demande, du taxi aérien, et ceux des militaires des diverses unités opérant en Algérie dans le cadre des opérations de maintien de l'ordre.». Une ligne postale militaire Alger-Ouargla-Fort Flatters a également été exploitée du 21 septembre 1939 jusqu'en juin 1940 afin de desservir les postes voisins Algéro-tunisiens.

Le 11 octobre 1954, Air-France a inauguré la ligne Alger-Ouargla- Fort-Flatters-Fort-Polignac, en DC-3. Après le déclenchement de la guerre de libération nationale, le trafic aérien à l'aérodrome de Fort-Flatters est devenu régulier, notamment après la création du détachement de terrain opérationnel DTO 48/540, dépendant administrativement de la base aérienne 215 d'Ouargla, pour renforcer les moyens de l'Armée de l'Air en place.

Après l'indépendance, l'aéroport est resté fonctionnel assurant la liaison Alger-Ouargla-Fort-Flatters Fort-Polignac, Djanet et Tamanrasset jusqu'en 1967 où il a été fermé quand un Douglas DC-4 s'est crashé à Tamanrasset, entraînant le décès de 39 personnes. Seul un avion d'évacuation sanitaire d'urgence y est resté jusqu'en 1978. Bordj-Omar-Driss constituait dans le temps le début du couloir international qui passait par El-Oued puis Constantine pour regagner les eaux internationales à partir d'Annaba (ex Bône).

Bordj-Omar-Driss, l'enclavement d'aujourd'hui…

Cliquez SVP sur ce lien pour lire la suite : http://www.elwatan.com/regions/ouest/actu-sud/bordj-omar-driss-illizi-a-quand-la-reouverture-de-l-aeroport-de-fort-flatters-08-10-2014-273538_257.php

Bordj Omar Driss : la perle cachée du Tassili

En plein Sahara, Bordj-Omar-Driss, plus connu sous le nom de Temassinine, renommée Fort-Flatters par la France coloniale, ce véritable musée à ciel ouvert, offre l'un des plus fantastiques paysages dans ce plus beau désert du monde, d'une beauté et d'une richesse uniques pour les peintures rupestres des différents sites, qui ne sont hélas pas encore classés par l'Office du parc national du Tassili (OPNT).

En effet et au sens de l'article 03 du décret n° 87-88 du 21 avril 1987 portant réorganisation de l'Office du parc national du Tassili, la région de Temassinine (encore écrit Temâssinin, Timâssinin ou Timassinine), cette partie du Tassili N'Ajjer, ne figure pas dans les limites géographiques de l'Office du parc national du Tassili, créé le 27 juillet 1972 suite au classement du parc monument historique dont le siège se trouve à Djanet, placé sous la tutelle du ministre chargé de la culture.
Située à 700 km au nord du chef-lieu d'Illizi, Temassinine, ainsi connue durant la période coloniale sous le nom de Fort-Flatters, est un jardin de plusieurs centaines de palmiers arrosés par des points d'eau jaillissants, longeant la Hamada Issaouane, au pied du plateau de Tinhert, offrant ainsi des sites paradisiaques pleins de gravures et peintures rupestres archéologiques de l'ère du néolithique.

Comme l'avait dit Jean-Pierre Duhard, médecin et préhistorien dans son livre ''Le spahi Fernand Ravin : Une vocation saharienne'', «le capitaine Pein soutenait qu'il aurait été judicieux de maintenir et renforcer Temassinine, véritable poste-clé, c'était un point d'eau important servant de lieu d'étape à tous les Touareg de l'Ahaggar ou de l'Ajjer, allant à l'est ou à l'ouest, car l'eau y était excellente, l'endroit était d'ailleurs bien connu : la première mission Flatters y était passée le 29 mars 1880 ».



| © D. R. Le Sahara recèle de véritables musées à ciel ouvert…

Mise en valeur du patrimoine…

Cliquez SVP sur ce lien pour lire la suite : http://www.tamoudre.org/bordj-omar-driss-la-perle-cachee-du-tassili/developpement/environnement/

SYNTHESE réalisée grâce aux Auteurs précités et aux Sites ci-dessous :

http://saharayro.free.fr/bordjs/fortsc23.htm
http://avions-de-la-guerre-d-algerie.over-blog.com/article-photos-des-bases-aeriennes-d-algerie-99732992.html
http://maquettes.delavallee.net/fiche2.php?num=20
http://alger-roi.fr/Alger/flatters/pages/4_flatters_d_multivues.htm
http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_1935_num_44_252_11216
http://alger-roi.fr/Alger/alger_son_histoire/pages_liees/penetration_sahara_pn98.htm
http://manifpn2012.canalblog.com/archives/2013/08/02/27773844.html
http://tenes.info/galerie/FLATTERS/La_derni_re_PANTHERE_tu_e_FLATTERS_le_9_Mars_1922
http://aj.garcia.free.fr/site_hist_colo/livre4/L4p472.htm
http://hal.inria.fr/docs/00/38/98/61/PDF/Kouzmine_ASRDLF2008.pdf
http://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2009-6-page-659.htm
http://unesdoc.unesco.org/images/0014/001487/148740fb.pdf
http://www.memorial-genweb.org/~memorial2/html/fr/resultcommune.php?pays=France&idsource=59641&insee=14118&dpt=14&table=bp
http://fr.geneawiki.com/index.php/FLATTERS_Paul
http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/remmm_0035-1474_1973_num_15_1_1257
http://www.histoiredumonde.net/-Le-massacre-de-la-mission-Flatters-.html
http://africanistes.revues.org/1932
www.vitaminedz.com

BONNE JOURNEE A TOUS

Jean-Claude ROSSO [jeanclaude.rosso3@gmail.com]