

Chapitre 26 : Anecdotes : Communications reliant Aoulef avec l'extérieur

Femme pilote de la Belle Époque

Pendant des siècles, les relations et les communications ne se faisaient avec Aoulef que par caravanes. Après la conquête française, la France a choisi Aoulef, en vue de sa position géographique, pour y installer un aéroport international. Toutes les nations européennes ayant des colonies en Afrique, au sud du Sahara, envoyaient leurs avions civils et militaires via Aoulef pour s'y alimenter en carburant.

Je me rappelle d'une vieille dame qui est venue visiter notre école en 1952. Bien qu'elle fût petite et recourbée s'appuyant à une canne, elle manifestait une vigueur remarquable. Cette personnalité, je peux me rappeler d'elle comme si cela venait de se passer hier. Elle a pris la place de la maîtresse sur l'estrade au devant de la classe face aux élèves. Elle parlait à haute voix gesticulant les bras et parfois même les jambes. Intéressés par ses gestes, nous jeunes, encore naïfs, restions tous bouche bée et stupéfaits. Durant longtemps après son départ, de nombreux élèves essayaient d'imiter sa voix rauque et ses gestes. Cette dame a prononcé un discours pendant plus d'une demi-heure à propos de sa vie en tant que pilote d'avion. A l'époque, a-t-elle raconté, les avions n'étaient pas encore équipés de radio. Pour aller d'un point à l'autre, l'avion ne faisait pas comme maintenant le trajet à vol d'oiseau. L'avion ne montait pas très haut dans le ciel pour que le pilote suivît à vue les sentiers marqués sur le sol par des caravanes pendant des centaines d'années. Elle nous a dit qu'elle s'était posée avec son petit avion en 1909. Nous nous demandions pourquoi sommes nous encore si sous-développés. N'en parlons pas des femmes, même les hommes, la plupart était illettrés. En Europe, des femmes faisaient leurs études et elles pouvaient devenir pilotes.

Elle a fini ses discours incendiaires disant comme suit ;

- Nous allons travailler davantage pour que la France soit le pays guide dans le monde! Liberté, Egalité, Fraternité ! Avec notre volonté, la main dans la main, on finira par faire triompher le bonheur pour tous sur cette planète.

Une voix rauque mais enthousiasmée sortait de la bouche de la dame fanatique

- Debout, les jeunes !

Nous avons obéi mais scruté M. et Mme. Hugot qui prenaient place derrière nous. Ils se tenaient debout comme nous.

- Levez la main droite bien haute, puis, tendez-la horizontalement devant vous, nous a-t-elle ordonnés.

Nous avons obéi comme des jeunes soldats.

- Avec moi, a-t-elle continué, chantons ensemble la Marseillaise !

Sa voix rauque et haute remplissait l’air de la classe. Elle n’a été suivie que par M. et Mme. Hugot.

- Assoyez-vous, nous a-t-elle dit.

Elle s’est dirigée vers les deux enseignants.

- Pourquoi vos élèves ne savent pas chanter la Marseillaise ? Ils ne sont pas français ? Le premier but de votre mission sacrée est de servir la patrie !

M. Hugot gardait le silence. Après un moment il a répondu calmement d’une voix qu’on entendait à peine.

- Qu’est-ce que vous voulez pour eux ? Ils ne sont que débutants dans la classe du français. Ils n’entendent parler français qu’à l’école. Je vous expliquerai plus tard.

Il semblait que M. Hugot ne voulait pas disputer devant les élèves. C’était normal en tant que enseignant.

La dame nous a quitté en disant ;

- Au revoir, les enfants ! Bon courage et travaillez bien. Vive la France !

boisy, il se rendait en Afrique centrale, mais ce voyage fut vite interrompu, car au décollage de Niamey l'avion du général Guillemin s'écrasa au sol ; le mécanicien endelle fut tué et Dagnaux y perdit sa jambe orthopédique. Il est possible que cet accident puisse être attribué à une déformation de voilure due à la forte chaleur, les appareils étant entièrement construits en bois.

En revenant à mon entrevue à Paris avec Dagnaux au cours de laquelle il me proposa de travailler avec lui. Je fus impressionné par sa prestance, son regard pénétrant et ses traits extrêmement volontaires. Il avait une façon simple et précise de s'exprimer, et je me souviendrai toujours de sa gentillesse. Il ne se passait pas de semaine sans que, confidentiellement, il me tint au courant de ses difficultés, créées par les services de l'Aviation civile et du ministère des Finances, pour l'octroi de subventions nécessaires à l'ouverture de sa ligne avec, par en dessous, les agissements d'autres compagnies qui voyaient d'un mauvais œil l'établissement de ce réseau impérial. Nous avons toujours travaillé de façon amicale et son attitude envers moi fut celle qu'il avait pour tout l'ensemble de son personnel, qu'il affectionnait particulièrement. Les instructions, très étudiées, étaient données avec beaucoup de gentillesse, et son grand plaisir était

de décider que la ligne de Madagascar emprunterait l'itinéraire Alger - El Goléa - Aoulef - Aguel'Hoc - Gao - Niamey - Zinder - Fort-Lamy - Fort-Archambault - Bangui - Léopoldville (Congo belge) - Brazzaville puis Elisabethville (Congo belge) en liaison avec la ligne de Lefèvre-Assollant sur Madagascar.

Dès 1929, la Transafricaine mit en place un réseau radio O.L.O.C. à Aoulef, Gao et Fort-Lamy et organisa, en liaison avec les gouvernements d'Afrique-Occidentale Française et d'Afrique-Equatoriale Française, un embryon d'infrastructure et de logement du personnel.

A Paris, les querelles et difficultés s'accroissaient, mais Dagnaux maintenait sa décision d'établir la liaison métropole-Madagascar, qui lui avait coûté tant d'études et de labeur au cours de ses voyages et reconnaissances.

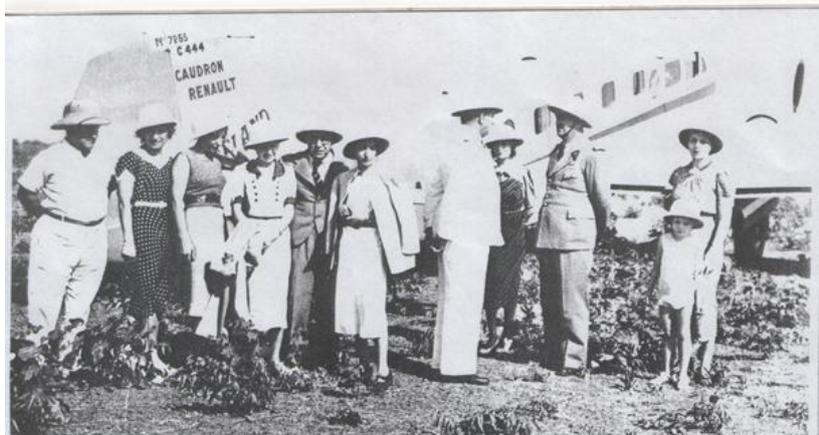
Fin 1932, l'Aéropostale me demanda de choisir de reprendre entièrement ma place au sein de la Compagnie ou de continuer mes services à la Transafricaine. J'ai donc opté pour rester avec Dagnaux, bien qu'à la Transafricaine nous fussions dans l'expectative et toujours en position d'attente.

Enfin, au début de 1934, les subventions tant attendues furent accordées et le ministre de l'Air décida la création de la Régie Air Afrique, à laquelle la Cie Transafricaine

En bas : Le bâtiment de réception des passagers sur le terrain d'Aoulef.

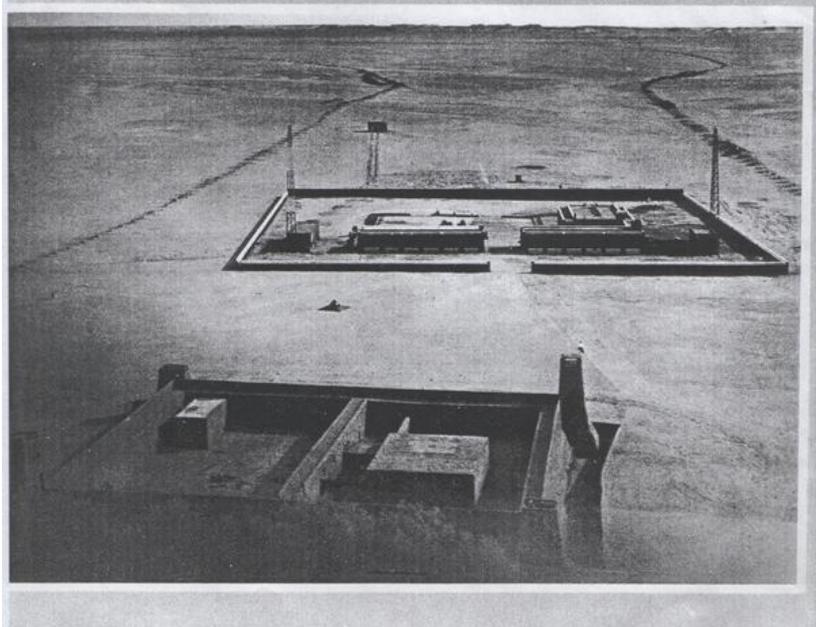
Ci-dessous : Bordj d'Aguel'Hoc. Base et station radio-gonio de la Régie Air Afrique.





En haut : Goéland d’Air Afrique à Mopti (Soudan 1937).

Di-dessous : Bordj de la Régie Air Afrique d’Aoulef construit par la Compagnie Transafricaine d’Aviation dont J. Dagnaux fut l’administrateur directeur.



Exposition dans le désert d’une automobile et des pointes de flèches préhistoriques

L’avion a touché le sol d’Aoulef une dizaine d’année avant la venue de la première automobile dans la région. En effet, une expédition d’exploration du désert est venu à Aoulef en 1920 environ. Elle était composée de trois véhicules à chenilles comme des chars de guerre pour parcourir les regs et les ergues sous le climat dur saharien. Elle a traversé la vaste étendue sur

plusieurs milliers de km de Touggourt à Tombouktou. À l'époque, cette exploration avait la même valeur que celle à la lune de notre ère.



J'ai eu l'occasion de voir une de ces trois automobiles à chenilles en exposition dans le musée pas loin d'Aix-en-Provence en 1975. Je n'ai même pas eu le temps de savoir exactement la date de l'expédition. J'étais plutôt préoccupé par la prise de photos. J'ai remarqué que la voiture était installée sur le sable et à côté, des pointes de flèche préhistorique étaient aussi exposées. L'étiquette indiquait «flèches trouvées dans la zone d'Aoulef».

- Aoulef est un grand centre où il y avait de nombreux gisements de cette armature, expliquait le guide aux visiteurs.

Je me suis adressé à lui :

- Je suis très fier de voir les objets de notre région exposés dans ce grand musée.

- Ah, vous êtes de la région! Pourriez-vous nous donner une explication encore plus approfondie ?

Je lui a fait le préambule que je n'étais pas spécialiste dans ce domaine mais je lui a donné une certaine explication comme suit :

Peut-être certaines de ces flèches avaient été ramassées par nous et par notre professeur M. Hugo entre en 1950 et 1953 quand j'étais encore élève à l'école primaire. Le professeur, indiquant des morceaux de bois fossiles et des frappements de crânes de crocodile, nous avait raconté la vie végétale et animale à la paléozoïque. Les os fossilisés de bêtes comme crocodile avaient été trouvés jonchés dans la boue autour de la margelle de la foggara Bendraou suite au curage. C'est à dire, ils étaient ensevelis à vingt mètres de profondeur du puit.

La découverte avait attiré l'attention d'un chercheur spécialiste. Curieux, il avait pris quelques morceaux au laboratoire et il avait confirmé qu'ils dataient de la paléozoïque. Une année après, une délégation était revenue au même lieu. Avec l'aide du chef du poste militaire et des guides locaux, la délégation était descendue au fond de la foggara et elle avait réussi à ramasser une grande quantité. Jusqu'à présent on n'a trouvé des squelettes du même crocodile que dans trois régions; en Tunisie, au Niger et en Algérie. M. Hugo nous avait dit : «ces animaux vivaient ici dans les marécages bien longtemps avant la venue de l'homme sur la terre. Ils ont été maintenant trouvés à vingt mètres dans le souterrain. Donc à l'époque, ce niveau était la surface de la terre. Vous y croyez ?»

Prosperité de l'aéroport d'Aoulef

Le transport se développait à Aoulef en route et en voie aérienne. Mon oncle maternelle Mohammed Hamouda, graisseur au service de l'aéronautique civil de la société S.T.S a raconté que les premiers avions ne portaient que trois personnes et que chacun s'assoyait dans un trou l'une après l'autre en ligne du nez à la queue. La tête couverte d'un casque mais le buste hors de l'avion dans l'air. Le pilote s'assoyait au premier rang et le moteur était installé juste devant lui. Quand l'avion atterrissait sur le sol, le pilote descendait entièrement crasseux. Les employés de l'aéroport lui apportaient de l'eau pour se dégraisser seulement partiellement puisqu'il devait repartir tout de suite dès que l'alimentation en carburant finissait. D'après mon oncle, le pilote avait la tête complètement noircie, on ne distinguait que ses yeux clignotant derrière ses lunettes assombries par la suie épaisse. Ces petits avions assurant le courrier entre l'Europe, le Nord de

l'Afrique et l'A.O.F, (L'Afrique Occidentale Française), ne pouvaient pas voler un long trajet. La capacité du réservoir en carburant ne leur permettait pas de faire plus de 500 à 600 km et les avions étaient donc obligés d'atterrir à petits coups. Leur vitesse ne dépassait pas 180 à 200 km/heure. Aoulef était un centre stratégique bien placé dans la communication entre le Nord de l'Afrique et les pays au sud du Sahara. Au fur et à mesure que les avions devenaient plus sophistiqués et que leur capacité de passagers plus importante à partir des années 30, le trafic aérien s'est développé entre le Nord et le Sud via Aoulef. Air France avait construit un hôtel à Aoulef pour accueillir les passagers en transit. Ils étaient obligés de passer une nuit afin de faire escale. Ma tante Aïcha y était employée comme cuisinière. Je me rappelle qu'un jour elle m'a raconté «plus de 35 avions ont atterri aujourd'hui !» Elle apportait de temps en temps, le repas des passagers jusqu'à l'aéroport.

Trois craches d'avions ont endeuillé le ciel d'Aoulef. Le premier accident est survenu à un avion quittant Aoulef à destination de Guelhouk au nord de Kidal dans le territoire malien. L'avion a heurté une montagne juste quelques minutes avant son atterrissage vers 11 heures, le 12 janvier 1942. A bord de cet appareil se trouvait le premier voyageur d'Aoulef qui a eu le courage de le prendre pour rejoindre l'Afrique noire. C'était feu Mohammed ben Bahous Bengaloula. Il était un commerçant actif. Il avait l'habitude d'aller acheter du bétail chez les touareg et de leur vendre des dattes. Désormais, beaucoup de gens d'Aoulef, sans stratégie, ont pris l'avion pour voyager sans peine. L'avion leur permettait de couper la plaine de Tanazrouft démunie d'eau sur plus de 1.000 km où de nombreuses caravanes avaient péri. Sept ans après, M. Saâd Kaouia a rejoint Aoulef et pris l'avion à destination de l'Afrique noire. Le même sort lui est arrivé. Et depuis, plus personne n'a voyagé en avion à destination du sud. À la fin des années 40 ou au début des années 50, je ne me rappelle pas du temps exact, un troisième accident est survenu. L'avion-cargo bourré de nourritures et de conserves en boîtes à destination d'Afrique noire a éclaté en tombant sur le dos et les marchandises ont été jonchées sur plusieurs centaines de mètres. Il n'y avait à bord que l'équipage composé de trois personnes.

La ville d'Aoulef était au centre du Sahara où il y avait le plus grand nombre de français. De nombreux techniciens et ingénieurs assuraient les

services dans la plus grande station météorologique au sud, l'aéronautique civil et la militaire. Ils étaient des émetteurs qui permettaient la communication de vive voix avec le monde entier. La seule centrale électrique fournissait l'électricité pour les différents services: les radios, l'aviation et l'administration locale dont le chef était un officier commandant de la base militaire. Tous les militaires habitaient dans l'enceinte du bordj. Aucune maison de la population indigène du village ne bénéficiait de ce confort. La communauté des français, civils ou militaires, englobait une population d'environ entre 60 et 100 individus. Cette communauté privilégiée bénéficiait des installations de toute sorte de loisirs et de sport. Les élèves de l'école pouvaient en profiter aussi. Il y avait des terrains de football, de tennis, de volley-ball, de saut en hauteur, celui en longueur, la piste ovale du cyclisme et un terrain d'équitation. Il y avait deux ou trois chevaux. Pour ne pas se laisser tomber dans l'oisiveté, les français étaient assez actifs et organisés dans un milieu qui les privait de la vie du confort.

En 1955, il y a eu la destitution du Sultan du Maroc, Mohammed V par les autorités françaises et le remplacement par son cousin Moulay Arafat. L'avion emportant la famille royale à destination de son exil à Madagascar, s'était posé à l'aéroport d'Aoulef. Mon oncle Mohammed Hamouda, pour effectuer un service à bord de l'avion, a eu l'occasion de voir ce monarque. Ce dernier qui n'a pas quitté l'appareil, lui a demandé le nom de la région. Mon oncle lui a répondu: «Ici, Aoulef». «Je n'en ai jamais entendu parler », a répondu le Sultan. Ce n'est qu'après le décollage de l'avion que le chef d'escale lui a dit que c'était le Roi du Maroc. Nous avons eu l'honneur d'accueillir deux autres hautes personnalités à l'aéroport d'Aoulef. Il s'agissait du Général de Gaulle et du Général Leclerc qui étaient de passage dans les années 40.