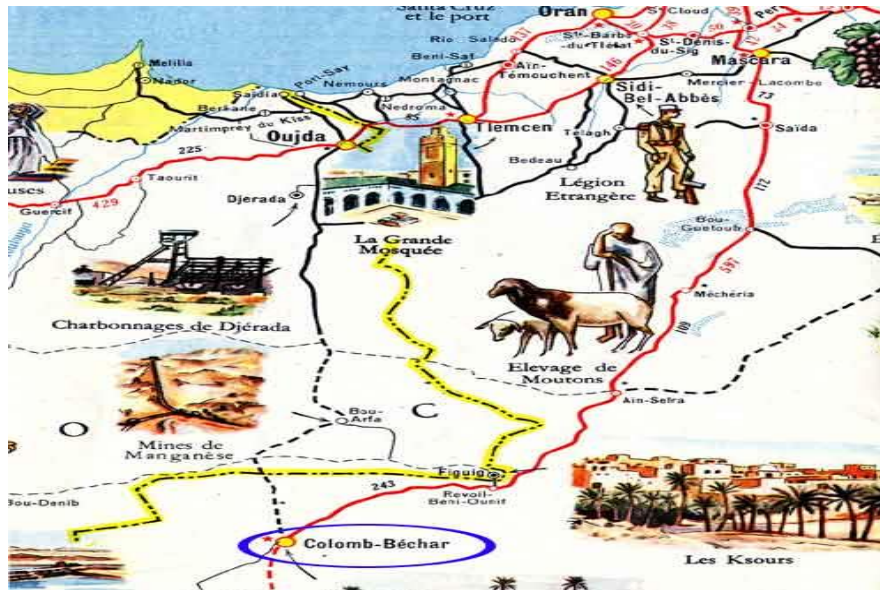


COLOMB-BECHAR

Ville du Sud-ouest algérien qui est distante d'Alger de 1 100 km et à 80 km de la frontière marocaine.



Relief : climat aride ; montagnes ; plateaux rocheux (hamada), erg occidental, oueds, dunes.

COLOMB-BECHAR est entourée de chaînes de montagnes :

- Le Djébel ANTAR à 1 953 mètres,
- Le Djébel GROUZ à 1 835 m.
- Le Djébel BECHAR à 1 206 m.

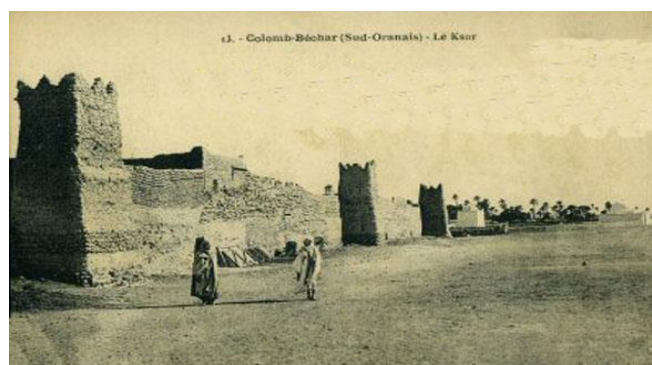
Le douar «BECHAR» a été découvert, par un officier français à la tête d'une colonne de soldats, du nom de COLOMB, en 1870.

LE KSAR

Avant la présence française, le petit ksar de BECHAR ne se différenciait en rien des autres ksars de la région, comme en témoigne la première chronique écrite qu'on possède de la région, celle de COLOMB : « *l'oued Kénadsa qui descend du pâtre montagneux dans lequel est situé Moghol, El Hamar, Boukaïs, Sfissifa, Béchar, Kénadsa...* »

A la différence du Ksar de KENADSA qui est le siège de la prestigieuse Zauouïa Zia nia et par conséquent centre culturel rayonnant sur la région depuis le 17^e siècle, BECHAR est un ksar anodin, parmi les autres ksour de la région.

C'est en fait la conquête française qui a fait sortir ce ksar de l'anonymat.



Longtemps avant une population était installée là : Les Berbérophones jardiniers, agriculteurs installés à OUAKDA, les Arabophones et musulmans installés dans le Ksar de TAGDA. Les besoins importants des effectifs militaires attirèrent des commerçants qui vinrent s'installer aux alentours du poste. Avec l'arrivée du Chemin de Fer, le passage des caravanes qui trouvèrent un marché BECHAR devient la ville rayonnante sur l'ensemble de la région du Sud-ouest algérien et même du Sud-est marocain.

A défaut de documents écrits, ce sont les légendes qui peuvent donner quelques éléments d'informations sur l'origine du vieux ksar de BECHAR.

Mohamed Ould Cheikh dans son roman « *Myriam dans les palmes* » paru en 1936, donne une version de la légende de Béchar : « *Les réquas (courriers) des régions avoisinantes venaient recueillir sur le site du ksar de Tagda des nouvelles* »

C'est ainsi que l'on donna le nom de BECHAR le qualificatif « *Béchar* » signifiant celui qui apporte la bonne nouvelle. Ce qui laisse supposer que la région était une étape importante sur la voie de passage très fréquentée par des voyageurs ou des caravanes véhiculant des nouvelles.

Une autre légende recueillie localement, citée dans le livre de Monsieur Abdelkader HANI, avance que le nom de BECHAR viendrait du fait qu'un musulman envoyé, par un Sultan, reconnaître cette région, avait une outre pleine d'eau limpide, d'où le qualificatif tiré de la racine « *béchara* » (donner la bonne nouvelle), qui lui aurait été attribué, ainsi qu'à la région.

Présence Française 1903 – 1962

LA FONDATION DE COLOMB-BECHAR

Le Sud-Oranais était le point de contact de la pénétration saharienne et de la pénétration marocaine. Dès la conquête des Oasis, la France avait été amenée à utiliser la ligne de communication naturelle de la Zousfana et de la Saoura pour relier les régions nouvellement occupées au Sud de la province d'Oran.

Historiquement, la ville de COLOMB-BECHAR ne figure en tant que telle sur les cartes qu'après la conquête française (1903).

L'action de la résistance de BOU-AMAMA, les troubles causés, particulièrement par des tribus Tafilaliennes, aggravaient la situation sur les confins Algéro-marocains, ce qui conduisit les troupes françaises à intervenir et à installer des postes au Sud-est du Maroc.

En 1903, celui de BECHAR, reçu le nom de COLOMB, premier officier à avoir fait une incursion dans la région dès 1870. C'est le premier pas vers la création de COLOMB-BECHAR.



Le général de division français Louis Joseph Jean François Isidore de Colomb (6 janvier 1823 - 18 novembre 1902)

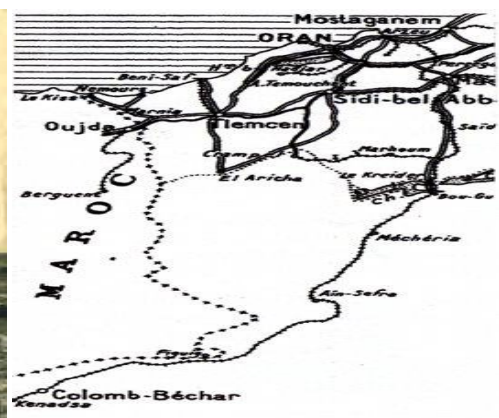
1905 - Le Nom de *COLOMB-BECHAR* entre dans l'usage et la petite localité reçoit la visite du gouverneur.

Aussi, dès son arrivée à AÏN-SEFRA, le Général LYAUTEY prépara l'installation à l'Ouest du Djebel-Béchar d'un poste qui fut créé le 11 novembre 1903 et qui prit le nom de Colomb-Béchar.



Maréchal Hubert LYAUTEY- 1854-1934

Le chemin de fer, poussé avec activité, atteignait DJENIEN-BOU-REZG en 1900, BENI-OUNIF, à 4 kilomètres de FIGUIG, en 1903, COLOMB-BECHAR en 1905.



« Lorsqu'en 1874 la Compagnie Franco-Algérienne reçut la concession d'une ligne à voie métrique d'Arzew à Saïda, avec le privilège de l'exploitation de l'alfa sur 300 000 ha de hauts plateaux, on ne se doutait pas que ce mince ruban de fer allait porter, de proche en proche jusqu'à l'extrême sud de l'Algérie, les étapes successives du peuplement français et de la prospérité des habitants des régions traversées, qui pourtant n'avaient pas été particulièrement favorisées par la nature... »

Source : <http://www.cerclealgerianiste.fr/index.php/archives/encyclopedie-algerianiste/territoire/geographie-du-territoire/geo-economie/voies-de-communication/73-le-chemin-de-fer-a-voie-etroite-d-oran-a-colomb-bechar>



Ainsi, depuis 1900, en l'espace de cinq ans, nous nous étions installés dans les oasis sahariennes, puis dans la Zousfana et la Saoura et en dernier lieu à l'Ouest du Béchar.

Une importante communauté juive s'installe à partir de 1904, sur l'incitation des autorités françaises, soucieuses de développer cette partie de territoire nouvellement conquise, de la province marocaine du Tafilalet. Elles offrirent certains avantages aux juifs qui accepteraient de se déplacer du Maroc et du Nord de l'Oranie entre

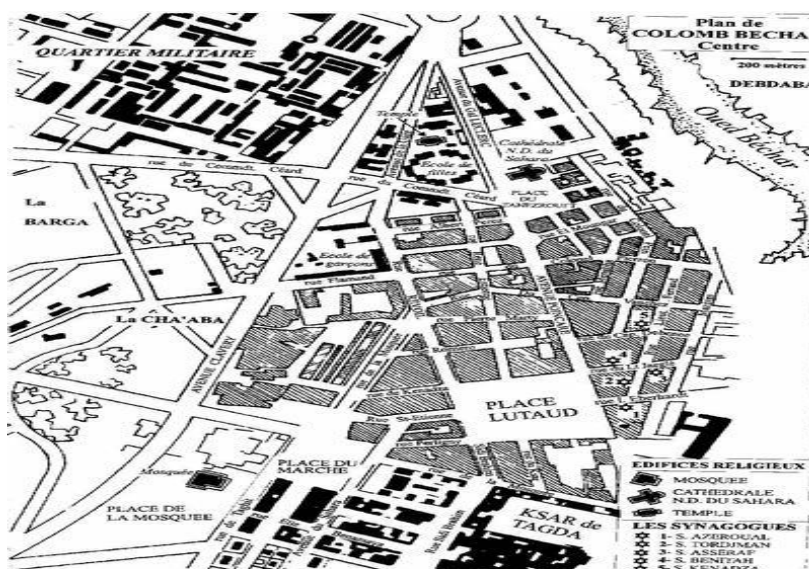
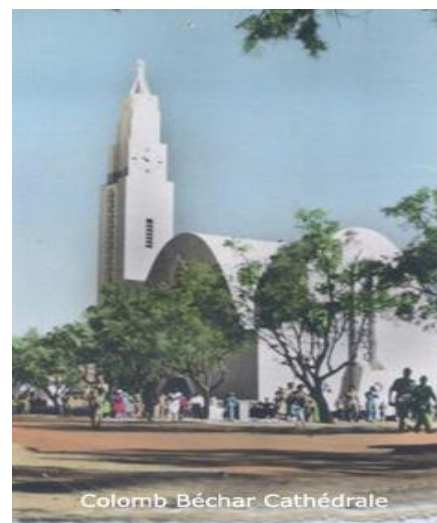
autres (tailleurs, brodeurs, menuisiers, savetiers, ferblantiers, maçons etc...) pour stimuler le commerce et l'artisanat. La population arabe étant plutôt nomade à l'époque.



Des européens commencent à arriver, fonctionnaires d'abord (Cie de chemin de fer, Poste-télégraphe-téléphone, Hôpital, Service des Impôts, Génie Civil, Ecoles et surtout Gendarmerie et Armée) la mine de houille est ouverte pour exploitation ensuite et transport du minerai par chemin de fer.

Un aérodrome est construit. Une base de lancement de fusées est créée, le CIEES qui fermera en 1967.

En 1950, il y a environ 12.000 habitants (hors armée) dont 1/3 de juifs..."



Le Centre d'Essais d'Engins Spéciaux (CEES) de COLOMB-BECHAR

Créé à COLOMB-BECHAR le 24 avril 1947, le Centre d'Essais d'Engins Spéciaux (CEES) devient interarmées - Terre et Air - en 1948. C'est un polygone depuis lequel pourraient être lancés des engins spéciaux, qu'ils soient du type Sol-Air, Air-Sol, Sol-Sol, Air-Air, etc., et effectuées du sol, les mesures indispensables à la mise au point de ces engins.



La présence d'une petite oasis et d'une base aérienne rendaient possible la vie du personnel une bonne piste et deux voies ferrées, dont une à écartement normal, relient le Centre à la Côte (700 km au Nord). L'intérêt d'un tel choix ne s'arrêtait pas là sans être absolument parfaites, les conditions atmosphériques étaient en général favorables pour les tirs, l'ensoleillement et le ciel d'une pureté rare permettant l'emploi de dispositifs optiques 250 jours sur 365.

Une extension possible était alors envisagée vers un plateau se trouvant à une centaine de kilomètres vers le Sud-ouest de BECHAR. En 1949, les premiers engins étaient lancés d'un petit champ de tir : « B-1 ». On y tirait des engins de courte portée sa profondeur était l'imitée par le relief, la présence de la frontière marocaine à l'Ouest, les agglomérations de COLOMB-BECHAR et KENADZA.

Rapidement, le domaine d'action des engins devenait plus vaste. L'installation du champ de tir destiné aux longues portées s'imposait. En 1951-1952 naissait B-2 Hammaguir, nom créé pour la circonstance (contraction de Hamada du GUIR) situé à 120 km au Sud-ouest de COLOMB-BECHAR, sur un plateau.

HAMMAGUIR présentait des dégagements importants. En effet, la Hamada s'étendant sur 200 km environ vers le Sud-ouest, on pouvait prévoir un réceptacle à cette distance au Sud-est, d'autres réceptacles à 500, 1000, 1 500, voire même 3 000 km pouvaient être envisagés, en raison de l'étendue désertique.

C'est ainsi que le déploiement des appareils de mesures de « B-2 » fut décidé en fonction d'un axe de tir orienté vers le territoire du Tchad, et que des travaux géodésiques furent exécutés, reliant Hammaguir au réceptacle intermédiaire " 1500 km" de DJANET au cours de la campagne 1960-1961.

A partir de 1952 est construit le pas de tir Brigitte, affectée au programme de fusées expérimentales de la série des *Pierres Précieuses*, et au lanceur spatial *Diamant*. Situé par 30.9° Nord et 3.07° Ouest, la base permet de lancer des satellites sous une inclinaison de 34.0° au minimum et 40.0° au maximum.

En 1962, l'indépendance de l'Algérie provoqua un changement majeur dans les programmes de développement du champ de tir en limitant aux deux polygones d'essais de Colomb-Béchar et d' Hammaguir les dimensions définitives, réceptacle compris. Il fallut modifier l'implantation des matériels, en vue d'accomplir les missions de mesures sur des missiles lancés à la verticale et non plus tirés sur trajectoires tendues, c'est-à-dire sur longues distances. Les portées étant ainsi réduites aux dimensions du polygone lui-même, les culminations allaient être très sensiblement plus élevées. Afin d'élargir la base de mesures, les moyens des deux champs de tir B1 et B2 durent être employés simultanément pour des mêmes tirs à la verticale d'Hammaguir, pouvant atteindre l'altitude de 2000 km. Dès lors, on pouvait parler d'un seul champ de tir " Béchar-Hammaguir ". Les constructeurs d'engins balistiques et autres missiles ne tardèrent pas à prendre conscience des possibilités que le CIEES mettait à leur disposition une base bien conditionnée, dotée d'un matériel moderne, et où leurs expériences pouvaient être menées avec un maximum de sécurité. Le volume des essais ne tarda pas à s'accroître, tant au profit des entreprises expérimentant du matériel militaire -vocation première du Centre - qu'au profit d'organismes civils français. C'est ainsi que le CNES procède couramment à des expériences scientifiques au profit du Laboratoire d'Aéronomie et du Laboratoire de Physique de haute atmosphère. Ayant poursuivi le développement de ses équipements au même pas que celui des engins, le CIEES s'est trouvé fin prêt pour le premier lancement spatial. Aux termes d'une " Convention d' Essais passée entre le général-directeur du CIEES et le constructeur, le Centre s'engage à :

- mettre à la disposition de l'expérimentateur un champ de tir adapté ;
- fournir un certain nombre de mesures ;
- assurer le soutien logistique nécessaire ;

en contrepartie, le constructeur s'engage à tirer un engin :

- dont les caractéristiques doivent être conformes aux impératifs de sécurité (sauvegarde) ;
- dont l'équipement doit être compatible avec les appareils de mesure du champ de tir.

(Source : <http://saoura.over-blog.com/article-17291425.html>).



Image : Le lanceur de satellites Diamant A en 1967. Grâce à lui, la France met en orbite son premier satellite depuis le Sahara, en 1965
©CNES/Louis LAIDET, 1967.

Le 1er juillet 1967, le général Yves HAUTIERE, le dernier directeur du CIEES, remet officiellement les champs de tir aux autorités algériennes. Une page se fermait. Pour le professeur Jacques BLAMONT, un des pères du spatial français, « *Hammaguir, c'était le 20e siècle dans toute sa splendeur !* », une époque où tout a été possible. C'est depuis l'Algérie que la France devint la troisième puissance spatiale avant de rendre les clés de ses champs de tir sahariens le 1er juillet 1967.



Annexe de la Mairie

de COLOMB-BECHAR

ADMINISTRATION

Lors de la présence française, l'Algérie fut partagée en trois départements, ALGER, CONSTANTINE et ORAN. A la fin du 19^{ème} siècle, après la conférence de BERLIN dont l'acte final du 26 février 1885 définit les modalités du partage de l'Afrique entre les puissances européennes, le traité du 5 août 1890 entre la France et le Royaume-Uni délimite les zones d'influence respectives des deux pays au Sahara et au Soudan. In Salah est prise en 1898, le Tidikelt, le Touat et le Gourara en 1900.



COLOMB-BECHAR - les dunes

Les Territoires du Sud sont créés par la loi du 24 décembre 1902. Il s'agit des territoires militaires relevant du gouverneur général de l'Algérie. Ils furent constitués par la réunion de ces nouveaux espaces avec d'importantes fractions des départements d'Oran, d'Alger et de Constantine incluses dans leurs « *territoires de commandement* ».

s'agissait notamment des parties sahariennes des départements de Constantine (cercles de Biskra et de Touggourt) et d'Alger (cercles de LAGHOUAT et d'EL GOLEA, où est compris le M'ZAB), et d'une partie des hauts-plateaux algérois (cercle de DJELFA) et oranais (cercles **d'AÏN SEFRA**, MECHERIA et GERYVILLE).

A la suite d'une razzia de Touaregs du Hoggar sur le Tidikelt, une bataille se déroula à TIT le 7 mai 1902 entre les Français et les Touaregs, occasionnant à ces derniers la perte de 99 hommes, perte énorme puisque les tribus ne disposaient que de 1 200 combattants, et l'amenokal Moussa ag-Amastane dut se soumettre à IN-SALAH au début de 1904.

AÏN SEFRA Territoire (Algérie)

Histoire : Créé par la loi du 24 décembre 1902 et par le décret du 14 août 1905, organisé par celui du 12 décembre 1905, il comprend les territoires qui composaient la subdivision d'AÏN- SEFRA :

Le cercle de MECHERIA ;

L'annexe d'AIN SEFRA ;

L'annexe de BENI OUNIF ;

Le cercle de COLOMB ;

COLOMB-BECHAR = Ksar et village. Chef-lieu de cercle militaire érigé en commune indigène par arrêté du 19 janvier 1904.

L'annexe de BENI ABBES ;

Le cercle de GERYVILLE.



Les Territoires du Sud : Partie saharienne de l'Algérie.

La loi du 24 décembre 1902 (à effet au 1er janvier 1903) crée les Territoires du Sud, placés sous l'autorité du gouverneur général de l'Algérie.

Le décret du 14 août 1905 prévoit que ces Territoires sont administrés par l'armée et les divise en quatre territoires, (eux-mêmes subdivisés en cercles et annexes par le décret du 12 décembre 1905) :

AÏN -SEFRA – GHARDAÏA – TOUGGOURT – OASIS.

Ce régime prend fin le 7 août 1957 avec la création des deux départements « *sahariens* », celui des Oasis (chef-lieu : OUARGLA) et celui de la **SAOURA (chef-lieu : COLOMB-BECHARD)**.

Lors de cette création, les zones situées au Nord de l'Atlas sont rattachées aux départements correspondants de l'Algérie du nord. Exemple : AÏN-SEFRA rattaché au département de SAÏDA, ou BISKRA rattaché au département de l'Aurès.

LE GÉNÉRAL LECLERC DE HAUTECLOCQUE

Maréchal de France

1902-1947

LECLERC : les circonstances d'une mort tragique.



Le monument LECLERC, accident d'avion du 28 novembre 1948



Philippe LECLERC (1902/1947)

<https://www.le-revers-de-la-medaille.fr/2021/01/09/le-marechal-leclerc-de-hautecloque-un-destin-comme-par-enchantement/>

Auteur : Général de brigade aérienne (Cr) Hugues Silvestre de Sacy. Ancien chef du Service historique de l'armée de l'air.

« Le 28 novembre 1947, l'avion dans lequel le général LECLERC a pris place s'écrase dans le désert sur la voie ferrée qui relie Oujda à Colomb-Béchar en Algérie. Aucun rescapé. La nouvelle frappe la France de stupeur. Que s'est-il passé ? Pourquoi ? Enquêtes, conjectures et controverses rendent la vérité difficile à établir, sans compter les rumeurs qui se propagent sur un éventuel attentat. A l'automne 1947, le climat social est très tendu en France métropolitaine. Outre-mer, la situation se détériore. Le général LECLERC, inspecteur des forces terrestres, aériennes et navales en Afrique du Nord, a reçu pour mission de préparer sur ce territoire une force d'intervention contre les instigateurs potentiels -notamment les communistes- de troubles insurrectionnels. C'est dans ce contexte, propice à alimenter la thèse d'un attentat, que LECLERC trouve la mort.

Il est 10h17, le 28 novembre, quand le B 25 Mitchell, baptisé Tailly 2, du nom de la propriété de LECLERC en Picardie, décolle d'Oran pour Colomb-Béchar. Le général est accompagné de sept collaborateurs. L'équipage -le pilote, un navigateur, un radio et un mécanicien- est, depuis fin 1945, attaché à sa personne, sauf le pilote, le lieutenant Delluc, qui, en septembre, a remplacé le capitaine Michel Le Goc. Ancien du groupe Guyenne, Delluc a effectué 200 heures de vol en 36 missions de guerre. C'est son cinquième vol avec LECLERC à bord. Ce matin-là, le ciel est chargé, les plafonds relativement bas et la météo annonce des risques de vent de sable. Mais la situation n'est pas catastrophique au point d'annuler le décollage du B 25.



B 25 Mitchell

« En effet, l'équipage est qualifié pour le vol aux instruments et aucun bulletin interdisant les atterrissages n'a été émis par la base de Colomb-Béchar. L'émotion est vive. D'aucuns prétendent que Delluc n'aurait pas dû décoller mais qu'il l'aurait fait sous la pression de LECLERC. Assertion mise à mal par le témoignage d'un équipage qui devait également rejoindre Colomb-Béchar, mais décide de ne pas partir. Le chef de bord rapporte qu'à la station météo, Delluc, qui n'a pas encore vu LECLERC, leur explique que les performances du B 25 en matière d'autonomie lui permettent, si nécessaire, de faire demi-tour sur Oran, ce qui n'est pas le cas de leur Junker 52. Il a donc ainsi pris la décision de partir avant la soi-disant pression exercée par LECLERC. Selon un témoin, avant de monter à bord, le général interroge le pilote sur les conditions météorologiques ; Delluc lui donne les prévisions - perturbations, vents de sable...- ; et LECLERC de répondre avec sa brusquerie habituelle : « on passera quand même ».

Peut-on parler de pression ? Même si Delluc connaît mal LECLERC, il sait qu'une telle réflexion est dans le style du personnage. Elle ne peut que le conforter dans sa décision de partir et « *d'aller voir* » comme on dit dans le jargon des pilotes. Il sera toujours temps, en cours de vol, d'annoncer qu'il est impossible de se poser.

Quelques instants avant le décollage, un message de la tour de contrôle fait part d'une aggravation de la météo, sans que cela soit une raison d'annuler. Cependant, très peu de temps après le décollage, Delluc se préoccupe des évolutions de la météo au lieu de destination. Il reçoit deux messages à peu d'intervalle. Le premier indique une situation à Béchar meilleure que celle donnée avant le décollage ; le second signale une aggravation, mais une situation toujours meilleure que celle du matin quand l'équipage a décidé de décoller.

Ces renseignements figurent dans le procès-verbal des communications échangées en morse entre l'avion et la station de Colomb-Béchar. Le PV fournit d'autres informations importantes pour comprendre le déroulement du vol -telles les corrections apportées sur l'heure estimée d'arrivée et les relèvements goniométriques donnés par Colomb-Béchar- et indique l'heure à laquelle est donné de chacun de ces renseignements. Par ailleurs, des témoins ont vu l'avion, d'abord en vol rasant au-dessus de la gare de Bou-Arfa un quart d'heure avant l'accident, puis au moment de l'accident. Grâce à ces divers éléments, il est possible de reconstituer assez bien les quinze dernières minutes du vol.

Premier constat : le pilote n'a pas suivi son plan de vol, qui prévoyait un vol à l'altitude de 2 500 mètres et une percée à l'arrivée. Pourquoi a-t-il jugé préférable de descendre avant de terminer son vol à basse altitude ? La réponse est en partie donnée dans la conclusion du rapport d'enquête : « *s'il avait observé son plan de vol, il aurait eu de grosses difficultés à percer un plafond qu'il savait très bas à Colomb-Béchar avec le seul gonio moyenne fréquence constituant l'infrastructure radio de cette base, et que dans son esprit cette manœuvre exécutée entre des sommets bouchés devait présenter plus de risques que le vol rasant* ». Il pouvait en effet penser que cette percée serait délicate, les renseignements obtenus en vol par le gonio s'étant révélés faux par rapport à ce qu'il a pu observer au sol.

Toutefois on ne peut imaginer qu'il soit descendu à l'aveuglette à travers les nuages dans une région au relief si tourmenté. Il a, à coup sûr, profité d'une éclaircie lui permettant de se recalculer avec précision. On peut penser qu'il a identifié la gare de Bou-Arfa sur la voie ferrée conduisant à Colomb-Béchar, qu'il lui suffisait de suivre pour arriver à destination. Les données du PV permettent d'estimer à 15 minutes la durée du vol à basse altitude. Que s'est-il passé à l'issue ? D'après le témoin de l'accident : « *la visibilité était très mauvaise par suite d'un fort brouillard formé de pluie fine* ». Par ailleurs, à cet endroit, la voie ferrée devient sinueuse en raison du relief. Delluc, selon toute vraisemblance, réduit sa vitesse. Or, des dernières analyses de l'accident, il ressort que celui-ci est intervenu à la suite d'un départ en vrille à plat dû à une augmentation d'incidence à faible vitesse. Le B 25 percute alors le remblai de la voie de chemin de fer perpendiculairement à celle-ci. Les débris de l'avion et les corps déchiquetés jonchent le sol de part et d'autre de la voie.

« Pour comprendre ce qui a pu se passer, il faut revenir sur les modifications apportées à l'appareil. Le B 25, avion de bombardement, avait été aménagé pour les longues missions de LECLERC et comportait notamment une couchette dans le poste du mitrailleur de queue. Ces transformations accentuaient la sensibilité de l'appareil aux basses vitesses. Quand la couchette était occupée, le centrage de l'avion s'en trouvait fortement modifié. C'est pour cette raison que, lors des décollages et atterrissages, il était interdit de s'y installer. Plusieurs années après les faits, dans une lettre adressée à l'ancien aide camp de LECLERC, Michel Le Goc raconte comment lors d'un décollage du Caire en décembre 1946, il a frôlé la catastrophe : « *quelle ne fut pas ma stupéfaction en arrachant le Mitchell du sol de sentir l'avion basculer d'un seul coup vers l'arrière, les commandes mollir et de voir l'aiguille du Badin régresser brutalement et l'horizon artificiel décrocher !* ». Un décrochage qui aurait pu provoquer une vrille. Un passager n'avait pas respecté la consigne.

Ne peut-on dès lors envisager que des passagers, surpris par le déroulement imprévu de vol, aient voulu se déplacer vers l'arrière pour voir par le poste du mitrailleur ce qui se passait ? Ce changement brutal de centrage à basse altitude suffirait à expliquer le départ en vrille. La découverte par les secours de trois corps dans l'empennage arrière paraît confirmer cette hypothèse. Tous ceux qui se sont réellement penchés sur les circonstances de l'accident s'accordent à dire que c'est l'explication la plus vraisemblable, déchargeant ainsi Delluc d'une grande part de responsabilité, ce que n'avait pas fait l'armée de l'air dans ses conclusions. En tout cas, rien dans le dossier sur l'accident ne peut étayer la thèse d'un attentat ; thèse qui fut alimentée par la présence présumée d'un treizième homme non inscrit sur la liste des passagers, et même si certains croient encore à ce treizième homme -sans jamais se prononcer sur son identité-, cette identité restera vraisemblablement pour toujours un mystère... »

DEPARTEMENT

Le département de la SAOURA était un département français du Sahara créé le 7 août 1957 à la suite du démantèlement des Territoires du Sud.

Ce département, d'une superficie de 789 660 km² pour une population de 166 124 habitants, recouvrait la majeure partie de l'ancien territoire d'AÏN SEFRA, moins le secteur qui en était située au Nord de l'Atlas saharien.

Sa préfecture se situait à COLOMB-BECHAR. Le territoire était divisé en six arrondissements, dont les sous-préfectures étaient situées à COLOMB-BECHAR, ADRAR, BENI ABBES, TIMIMOUN et TINDOUF.

L'Arrondissement de COLOMB-BECHAR comprenait : ABADLA –BECHAR DJEDID –BREZINA –**COLOMB BECHAR** – EL ABIOD SIDI CHEIKH – KENADSA –KSI KSOU – REVOIL BENI OUNIF - TAGHIT



COLOMB-BECHAR - Pont MIRASOLI

■ **MONUMENT AUX MORTS** ■

Source : *Mémorial GEN WEB*

Le relevé n°57123 mentionne **27 noms de soldats « Morts pour la France »** au titre de la guerre 1914/1918, à savoir :

■ **ABDELKADER** Ben Alid (Tué en 1917) -**ABDERRAHMANE** Ben Lakhdar (1915) -**ABDERREZACK** Ould Belkheir (1916) -**AHMED** Ould Souilem (1919) -**ALI** Ben Kerroub (1915) -**AMEUR** Ben Mansour (1919) -**AMOURA** Henni (1919) -**BELKACEM** Bel Mir (1915) -**BRAHIM** Ben Amar (1916) - **BRAHIM** Ben Tayeb (1915) -**EL HABIB** Ben Mohammed (1916) -**EMBAREK** Ould Kébir (1916) -**FATHER** Ben Salah (1916) -**LAKDAR** Ben Toumi (1917) -**LOPEZ** Antoine (1915) -**MEBAREK** Bel Hocine (1916) -**MOHAMMED** Ben Abderrahmane (1916) -**MOHAMMED** Ben Ahmed (1917) - **MOHAMMED** Ben Djelloul (1918) -**MOHAMMED** Ould Ali Miloud (1916) -**MORERA** Baptista (1914) -**NACER** Bel Hadj (1916) -**RABAH** Ben Abdel Kader (1916) -**RAMDANE** Ould Mohamed (1916) -**SLIMAN** Ould Mohamed (1918) -**TAHAR** Ould Kaddour (1915) -**ZIPP** Paul Eugène (1915) - ■

1939/1945 : **EMBAREK** Ben Dahmaun (1944) ; **KAOURI** Ramdane (1945) ■

Nous n'oublions pas nos forces l'ordre victimes de leurs devoirs à COLOMB-BECHAR ou dans le secteur :

■ **Soldat** (134^e BI) **ACHARD** Michel (21ans), tué à l'ennemi le 9 août 1959 ;
Soldat (34^e RC) **BAILLEUL** André (20ans), tué à l'ennemi le 27 août 1961 ;
Caporal-chef (711^e CT) **BASTIDE** Pierre (25ans), tué à l'ennemi le 28 juin 1956 ;
Soldat (134^e BI) **BEAUGRAND** Lucien (21ans), tué à l'ennemi le 5 décembre 1958 ;
Caporal (35^e RI) **BEDIOT** Michel (21ans), tué à l'ennemi le 23 novembre 1957 ;
Sergent-chef (14^e RCP) **BETELLI** Luigi (29ans), tué à l'ennemi le 7 février 1957 ;
Caporal (?) **CARDON** Jean (21ans), mort accidentellement en service le 18 novembre 1960 ;
Soldat (35^e RI) **ELOI** Bernard (23ans), mort accidentellement en service le 10 décembre 1956 ;
Sergent (78^e GSRA) **ELOY** Jacques (28ans), mort accidentellement en service le 26 juin 1957 ;
Caporal (SAS) **GIRARD** Marc (22ans), tué à l'ennemi le 1er octobre 1957 ;
Sergent (35^e RI) **GRUNEIRO** Amédée (26ans), mort des suites de ses blessures le 13 mai 1960 ;
Soldat (?) **HOFFERT** Jean (21ans), tué à l'ennemi le 23 novembre 1958 ;
Parachutiste (?) **LECLERE** Guy (20ans), tué à l'ennemi le 23 novembre 1957 ;
Soldat (711^e CT) **LEROYER** Marcel (23ans), mort des suites de maladie contractée en service le 26 août 1956 ;
Canonnier (1^{er} RAC) **THELLIEZ** André (21ans), tué à l'ennemi le 7 juillet 1957 ; ■

EPILOGUE BECHAR

De nos jours (2008) = 165 627 habitants.

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

<https://encyclopedie-afn.org>

[https://fr.geneawiki.com/index.php/Alg%C3%A9rie - Colomb-B%C3%A9char](https://fr.geneawiki.com/index.php/Alg%C3%A9rie_-_Colomb-B%C3%A9char)

https://www.persee.fr/doc/medit_0025-8296_1962_num_3_1_1026

<http://aufildesmotsetdelhistoire.unblog.fr/2014/05/15/le-7-mai-1902-le-combat-de-tit/>
<http://popodoran.canalblog.com/archives/2014/11/14/30953032.html>
<http://www.lhistoire.fr/la-france-spatiale-tout-commence-%C3%A0-colomb-b%C3%A9char>
<https://amicale2rima.fr/index.php/traditions/histoire-militaire/252-leclerc-une-mort-tragique>
<http://www.cerclealgerianiste.fr/index.php/archives/encyclopedie-algerianiste/territoire/geographie-du-territoire/geo-economie/voies-de-communication/73-le-chemin-de-fer-a-voie-etroite-d-oran-a-colomb-bechar>
<http://www.3emegroupedettransport.com/BECHARIS04.htm>
<https://www.cairn.info/revue-Annales-de-demographie-historique-2007-1-page-155.htm>

BONNE JOURNEE A TOUS

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