

## Deux Ardéchois victimes de l'imbroglia pétrolier saharien

A la lecture de la biographie du Lieutenant-colonel d'Aviation Michel Meyrand (1912-1947), natif d'Andance (Ardèche), on apprend qu'il figure parmi les victimes de l'accident d'avion dans lequel le Général Leclerc a trouvé la mort le 27 novembre 1947. Cet accident plongea la France dans la stupeur.

***MEYRAND, Michel, Louis, Marie,** est né le 8 octobre 1912 à Andance.*

*Fils de Marie, Antoine Meyrand, propriétaire rentier, et de Marie, Marthe Meuriane, demeurant à Andance, Michel Meyrand fait ses études au Lycée du Parc à Lyon.*

*Il fut le plus jeune candidat à intégrer Saint Cyr, en octobre 1931, 118<sup>ème</sup> promotion Tafilalet. A sa sortie, en 1933, le Sous-lieutenant Meyrand est affecté au 38<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie à Saint Etienne. Il est promu Lieutenant en 1936 dans un Régiment d'Infanterie de forteresse au Camp de Bétels dans l'est de la France.*

*Le 14 juin 1939, il est nommé Capitaine et sur sa demande il passe dans l'Aviation où il est affecté à l'Ecole de l'Air et obtient son brevet de pilote n° 27746, le 25 novembre 1939. Le capitaine Michel Meyrand,*

*membre de l'Ecole de perfectionnement au pilotage de Meknès, est à Casablanca en partance pour la France quand il apprend la demande d'armistice du Maréchal Pétain, le 22 juin 1940. Il décide de continuer le combat en Afrique du Nord si le Général Noguès, commandant en chef du théâtre d'opération d'Afrique du Nord, confirme sa volonté de ne pas accepter l'armistice, et dans le cas contraire de rejoindre l'Angleterre. Le 29 juin, il apprend la décision qu'au 1<sup>er</sup> juillet, tous les avions doivent être rendus inutilisables. Sa décision est prise de rejoindre l'Angleterre avec des camarades.*

*Le 30 juin, les capitaines Michel Meyrand, Jacques de Vendevre et Gustave Lager, les lieutenants Pierre Aubertin, Pierre Tassin de Saint-Péreuse et Jean-Pierre Berger, les sous-lieutenant Robert Weill et Bertand Jochaud du Plessis, prennent la navette qui les conduit, chaque jour, sur le terrain d'aviation de Berrechid situé à une cinquantaine de kilomètres au sud de Casablanca. Munis de faux ordres de mission, ils s'emparent de 3 Glenn Martin 4. Dans le premier avion piloté par le capitaine Jacques de Vendevre prennent place le lieutenant Jean-Pierre Berger et le sous-lieutenant Bertand Jochaud du Plessis ; dans le second avion, piloté par le capitaine Gustave Lager prennent place les lieutenants Pierre Aubertin et Pierre Tassin de Saint-Péreuse ; dans le troisième avion, piloté par le capitaine Michel Meyrand essaye de monter le sous-lieutenant Robert Weill, celui-ci qui n'arrive pas à ouvrir la porte arrière de l'avion, se dirige alors vers celui piloté par le capitaine Vendevre. A 16 heures, les Glenn Martin décollent et parviennent aux environs du terrain d'aviation*



Commandant Michel Meyrand,  
né le 8 octobre 1910.  
© Collection Meyrand

## Deux Ardéchois victimes de l'imbroglia pétrolier saharien

*anglais de Gibraltar sans incident. Ce terrain d'aviation allié est situé à proximité de l'Espagne qui protège sa neutralité par une DCA efficace. Les avions pilotés par Meyrand et Lager se posent sans difficulté, celui de Venduvre plus lent car surchargé amorce un tour de piste plus large en bordure du territoire espagnol, est pris à partie par l'ensemble des canons anti-aériens espagnols et s'écrase dans le port de Gibraltar. Les vedettes anglaises venues à leur secours recueillent le corps du capitaine Venduvre et de ses 3 compagnons. Ils figurent parmi les quatre premiers morts de la France libre et sont inhumés au cimetière de North Front, près du terrain d'aviation de Gibraltar. Le capitaine Michel Meyrand est considéré avoir rejoint la France libre, le 30 juin 1940, et enregistré membre des Forces Aériennes Françaises Libres sous le matricule n° 41537. Il rejoint les unités aériennes françaises intégrées dans la Royal Air Force à Suez, puis à Aden en novembre 1942. Ces unités participent aux combats en Libye. Le 15 juillet 1943, promu au grade Commandant, Meyrand prend le commandement du Groupe de bombardement 'Bretagne' de décembre 1943 à novembre 1944. Son unité prend part sur bombardiers Marauders B 26 aux missions de bombardement sur l'Italie, le sud de la France avant le débarquement de Provence en août 1945, puis sur l'Allemagne, en particulier sur les ponts du Rhin. Il termine la Seconde Guerre mondiale avec 2500 heures de vol dont 500 de guerre*

*De retour en France, le 2 octobre 1944, Michel Meyrand est nommé Lieutenant-Colonel, le 16 janvier 1945, et envoyé comme Attaché d'Ambassade à Rio de Janeiro pour deux ans. A son retour à Paris, il est affecté à l'Etat-Major du Général Leclerc, le 3 novembre 1947.*

*Le Lieutenant-colonel Michel Meyrand qui a trouvé la mort, le 27 novembre 1947, à Colomb-Béchar en Algérie, est Chevalier de la Légion d'Honneur, pour actions de guerre, par décret collectif du 20 août 1945, Médaillé militaire, Croix de guerre avec 5 citations, une médaille américaine et diverses médailles coloniales, repose dans le cimetière d'Andance.*

*Une rue Lieutenant-Colonel Michel Meyrand a été inauguré en 1978 à Andance.*

Les circonstances de l'accident d'avion dans lequel le Général Leclerc trouva la mort.

Malgré de mauvaises conditions météorologiques, le bimoteur North American B 25 D-10 Mitchell, c/n 87-8495, baptisé 'Tailly 2' (en hommage à la propriété du Général en métropole), appareil appartenant au Groupement de Liaisons Aériennes Métropolitaines (GLAM), à décollé dans la matinée du jeudi 27 novembre 1947 à 10h 15, depuis le terrain d'Oran-La Sénia à destination de Colomb-Béchar. Le pilote a reporté à maintes fois l'heure du décollage suite aux mauvaises conditions météorologiques sur le trajet Oran-Colomb Béchar. L'appareil est piloté par le lieutenant François-René Delluc en remplacement du pilote habituel le lieutenant Legoc, malade ; lieutenant André-René Pilleboue,

## Deux Ardéchois victimes de l'imbroglia pétrolier saharien

navigateur ; adjudant Jean Guillou, mécanicien et le sergent Eugène Lamotte, radio. A bord de l'appareil : général Philippe Leclerc, colonel Paul Fouchet, colonel Louis du Garreau de la Méchenie, colonel Charles Clémentin, colonel Théodore Fieschi, capitaine de vaisseau Georges Frichement, lieutenant colonel Michel Meyrand et sous-lieutenant Robert Miron de L'Espinay. Il semble que le pilote n'a pu suivre son plan de vol initial qui prévoyait un vol à l'altitude de 2500 mètres, et qu'il a évolué à très basse altitude en survolant la voie ferrée. Le personnel de la station fortifiée de Ménabha a vu voler l'avion à très basse altitude. Il est 12h 5, quand le radio de l'appareil envoie le message « Tout va bien à bord, nous sommes à 10 minutes du terrain ». Il est 12h 30 à Colomb-Béchar, on est sans nouvelles de l'appareil. Le colonel Quénard, commandant la région et président du comité d'accueil, envoie un peloton de légionnaires au-devant de l'appareil en direction du nord de la région. En suivant la voie ferrée, à une cinquantaine de kilomètres de Colomb-Béchar, les militaires découvrent l'épave calcinée de l'avion totalement disloquée et encore fumante. Le B 25 Mitchell aurait frappé de plein fouet de son aile droite le ballast de la voie du chemin de fer haut de trois mètres, puis s'enfoncer dans le sol, arracher les rails de la voie ferrée et exploser. C'est la version officielle retenue. Le manifeste de l'appareil comporte douze personnes à bord de l'appareil, or 13 corps sont retirés des débris de l'appareil, 12 sont identifiés, un treizième est non identifié. Le choc a été si violent que le corps de Leclerc n'a pu être identifié que par les reliques qu'il portait toujours sur lui, à savoir, sa chevalière, un morceau de sa canne et quelques papiers. Les corps sont rapatriés en métropole.

La version officielle de l'accident : 'l'avion s'est écrasé parce qu'il volait trop bas'. Toutefois, un témoignage vient contredire la version officielle de l'accident : un employé du chemin de fer qui a été témoin de l'accident a déclaré aux enquêteurs que l'avion n'avait pas explosé en touchant le sol après le choc. Il prétend qu'il a vu une grande lueur blanche qui ressemblait à un soleil, et que l'avion avait explosé alors qu'il était en vol...

Le manifeste de l'appareil comporte douze personnes à bord de l'appareil, or 13 corps sont retirés des débris de l'appareil, 12 sont identifiés, un treizième non identifié. Ce passager n'était pas vêtu comme les autres et n'avait aucun papier d'identité sur lui. Aucun militaire français n'a été porté disparu ou déserteur ce jour-là. Son cercueil qui était resté à Alger aurait été récupéré par un chauffeur de la Royal Air Force venu de Tripolitaine en Libye.

La nouvelle de la disparition du Général Leclerc plonge la France dans la stupeur. Deux hommes envisagent tout de suite l'hypothèse de l'attentat :

Pierre-Henri Teitgen, Ministre des Forces Armées, croit à une machination des communistes à la suite de la grève générale qui menace l'économie

## Deux Ardéchois victimes de l'imbroglia pétrolier saharien

française, et on prétend en France que la Révolution peut être déclenchée par le Parti communiste, et que seul un coup d'Etat militaire peut enrayer cette situation ;

Conrad Kilian, géologue français, est convaincu d'un coup monté par les services secrets de la Grande Bretagne.

Les circonstances de cet accident sont particulièrement floues : des divergences notables entre la version officielle et les observations d'un témoin, mais avec en arrière-plan, un possible attentat compte tenu d'un contexte politique 'brûlant' en France, d'une part, et une personnalité militaire liée aux convoitises du pétrole saharien, d'autre part.

Cette personnalité militaire, en l'occurrence le Général Leclerc, est liée aux reconnaissances géologiques dans le Sahara par Conrad Kilian (1898-1950) né à Desaignes (Ardèche), géologue et prospecteur reconnu du Sahara. Ses reconnaissances géologiques sont convoitées par des sociétés pétrolières étrangères. A de nombreuses reprises, il a été la cible d'atteintes à sa vie ou celles de ses compagnons de prospection.

*François, Théodore, Conrad Kilian, est né le 23 août 1898, au Château des Sauvages à Desaignes (Ardèche). De par sa profession de géologue, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, il essaye d'intéresser les personnalités politiques à des gisements d'hydrocarbure dans le Sahara : le Général de Gaulle, le général Juin, le Président de la République Vincent Auriol ne l'écoutent pas. Seul, le Général Leclerc semble s'intéresser à son dossier sur les gisements d'Hassi Messaoud au Sahara et du territoire libyen du Fezzan qu'il propose d'annexer au Sahara français. D'ailleurs Leclerc laisse une garnison de sa 2<sup>ème</sup> division blindée derrière lui à chaque lieu cartographié par Kilian comme gisement potentiel. Se disant traqué ou persécuté par les compagnies pétrolières ou les puissances étrangères, Conrad Kilian est retrouvé, le 29 avril 1950, pendu à l'espagnolette d'une fenêtre de sa pension de famille à Grenoble, dans des conditions assez mystérieuses. Alors que Kilian qui mesurait 1,78 m, l'espagnolette était à 1,20 m du sol, son visage était tuméfié et les poignets tailladés. L'enquête conclut au suicide bien que le Secret Intelligence Service soit suspecté, les services secrets britanniques auraient pu protéger les intérêts de la Shell et de l'Anglo-Persian Oil Company.*

## **Deux Ardéchois victimes de l'imbroglia pétrolier saharien**

Maurice Lelubre a publié sur Internet, un texte qui présente la vie et l'œuvre de Conrad Kilian

<https://www.annales.org/archives/cofrhigeo/conrad-kilian.html>

Jean-Michel Charlier signera un vibrant hommage cinématographique à la vie de Kilian (dont le rôle est tenu par Mathieu Carrière) avec le feuilleton «Le fou du désert», diffusé en quatre épisodes sur FR3 en février 1983

*Deux Ardéchois victimes de l'imbroglia pétrolier saharien (C) Paul Mathevet 11/2022*