

Ami(e) Internaute,

Ce soixante-quinzième diaporama et le premier de deux diaporamas concernant les essais atomiques. Il traite du Centre saharien d'expérimentations militaires (CSEM) à Reggan.

Faites le circuler sans restriction !

Merci aux propriétaires des photos dont les noms apparaissent entre parenthèses.

Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je prépare, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

Bien cordialement.

Pierre Jarrige.

jarrige31@orange.fr

<http://www.aviation-algerie.com>

CSEM – Reggan

Centre Saharien d'expérimentations militaires



Le 18 octobre 1945, le général De Gaulle crée le Commissariat à l'énergie atomique (CEA) pour mettre en œuvre l'énergie atomique dans les domaines de la science, de l'industrie et de la défense nationale. La décision d'accéder au nucléaire militaire est prise le 5 décembre 1956 avec la création de CAMEA (Comité des applications militaires de l'énergie atomique) présidé par le général Ely, chef d'état-major de la Défense nationale. Le Groupe mixte des expérimentations nucléaires, dirigé par le général Ailleret, choisit, le 10 mai 1957, une zone de 108 000 km² au sud-ouest de Reggan, classée terrain militaire. Le général Ailleret explique les raisons de son choix : " *La chose la plus remarquable était l'absence totale, je dis bien totale, de vie animale ou végétale... La sécheresse presque absolue avait fait son oeuvre tout était mort... Il apparaissait clairement que ce serait l'endroit idéal pour y faire des explosions nucléaires sans danger pour les voisins, puisqu'il n'y en avait pas... L'absence totale de vie étant bien entendu l'élément essentiel en faveur du choix de ce site* ". Ces propos traduisent la méconnaissance totale du Sahara du général Ailleret qui ne connaîtra pas mieux l'Algérie quand il commandera en chef pour la liquidation.

Dès son retour aux affaires, le général De Gaulle assure une priorité absolue à l'entreprise en disant que la bombe atomique serait " *Un moyen politique de s'asseoir à la table des Grands* " et crée la Division des applications militaires (DAM) le 12 septembre 1958. Le Centre saharien d'expérimentations militaires (CSEM 330) a en charge l'opération *Gerboise* qui permet à la France de se doter de la bombe atomique.

Le 13 février 1960, le général De Gaulle est satisfait, 42 minutes après l'explosion il adresse à Reggan le message suivant : " *Hourrah pour la France, depuis ce matin elle est plus forte et plus fière, merci à vous et à ceux qui ont pour elle remporté ce magnifique succès* ".

L'Algérie est ainsi réduite au magnifique Sahara transformé en champ de tir contaminé, alors que la population et l'armée d'une France " *plus forte et plus fière* " commencent à entrevoir le tragique destin qui les attend dans la honte et l'infamie.



Situation des anciens sites d'expérimentations

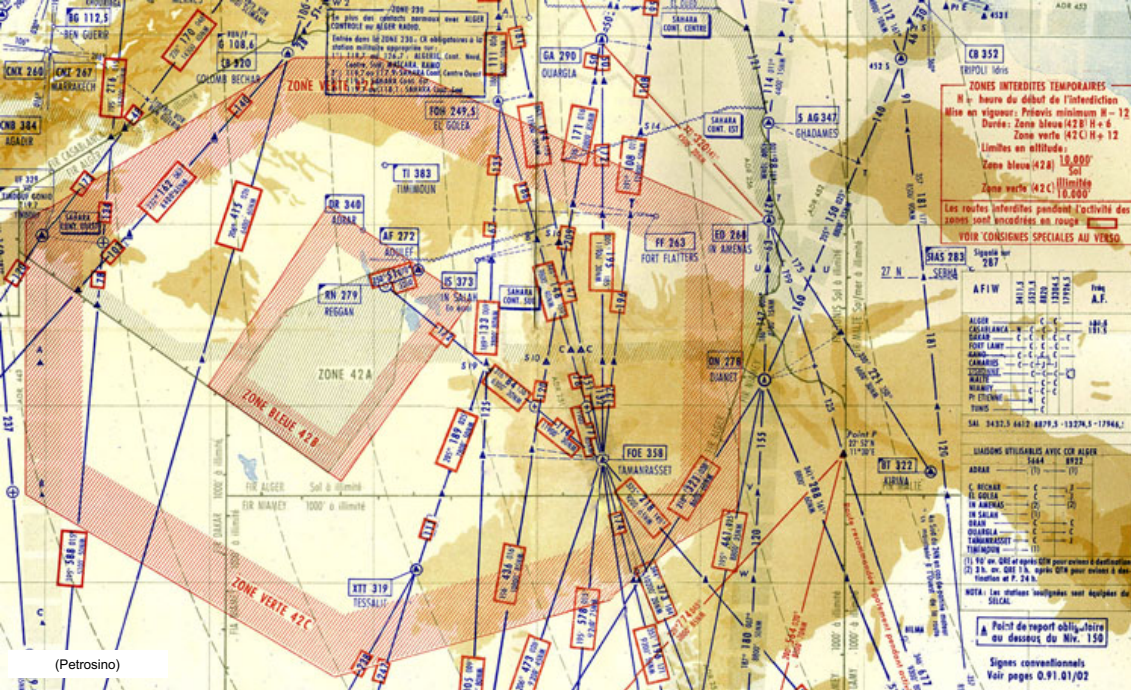
Le site du CSEM à Reggan – Les essais atomiques seront déplacés ensuite au Centre d'expérimentations militaires des Oasis (CEMO) à In-Eker, dans le Hoggar

Fin 1957, commencent les travaux d'aménagement d'une base de vie sur le plateau du Tidikelt, absolument plat, au sol compact, et où il ne pleut jamais. Le premier convoi du 11ème Régiment de génie saharien, parti d'Oran, arrive sur le site le 20 janvier 1958. Les travaux commencent dans l'effervescence pour construire la base et pour préparer les tirs. Les entreprises Bourdin et Chaussées et Colas participent aux travaux.

A Reggan-Ville, sur l'oasis de Reggan, se trouve le commandant du centre et de nombreuses familles de civils. A Reggan-Plateau, à l'est de l'oasis de Reggan, la base rassemble plus de 1 500 personnes, militaires des trois armes et civils du CEA, de la DAM, des entreprises de construction et de la main-d'oeuvre locale qui compte 300 PLBT (Populations locales du Bas-Tadémaït). On y trouve les logements, les services administratifs, les dépôt de munitions et de carburants, la station de pompage de l'eau, un hôpital et plusieurs terrains d'aviation provisoires avant que soit terminé, en mai 1958, l'aérodrome avec une piste de 2 400 m.

A 45 km au sud-ouest de Reggan-Plateau, à la base avancée de Hamoudia, se trouvent, contigus, deux postes de commandement : Le PC militaire qui donne l'ordre de tir et le PC du CEA destiné à recueillir toutes les informations résultant de l'expérience.

A 16 km au sud d'Hamoudia, se trouve le champ de tir, le Point Zéro, avec le pylône de 106 m qui supporte l'engin expérimental. A 900 m, un très grand blockhaus en béton (blockhaus *Alpha*) renferme des caméras et des instruments de mesure. Tout autour, des point d'observation numérotés M01 à M09 sont enterrés avec des instruments à l'intérieur de caissons



(Petrosino)

Carte de navigation Air France en mai 1960 – Les zones Bleue 42B et Verte 42C sont interdites temporaires lors des essais

(Ghislain Cassiani)



Le 20 janvier 1958, en provenance d'Oran, l'arrivée du premier convoi sur le site de Reggan, la première section de protection et la première base de vie



(Ghislain Cassiani)



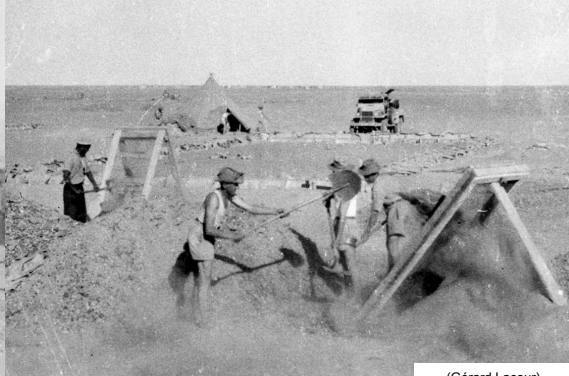
(Gilbert Heim)

L'aérodrome provisoire et, au premier plan, la route d'accès au plateau





(Gérard Lacour)



(Gérard Lacour)



Les premiers travaux d'aménagement en 1958

(Morurea.org)



1958 – Recherche de l'eau

Entrée de la base



(Morurea.org)



Construction d'un laboratoire souterrain



Sur le plateau, la base de vie du CIEES en 1961 – Au premier plan à gauche, les bâtiments de la Compagnie saharienne du matériel. Au fond, au bord du plateau, de gauche à droite, la villa du colonel, les logements des cadres et des officiers, les logements des sous-officiers. Devant ces derniers, l'hôpital en forme de H et les logements de la troupe. A droite, la piscine couverte et le foyer de la troupe.

(Christian Vroland)



Prise d'armes de la Légion Etrangère sur l'aérodrome



(Christian Gérault)

(Morurea.org)



(Alain Brochard)



Les installations sur le plateau et la piscine

La noria des transporteurs, dont un Breguet 765 de l'ET 2/64 Maine et un Nord 2502C avec des réacteurs Marboré en bouts d'ailes



(Christian Vroland)

(Christian Gérard)

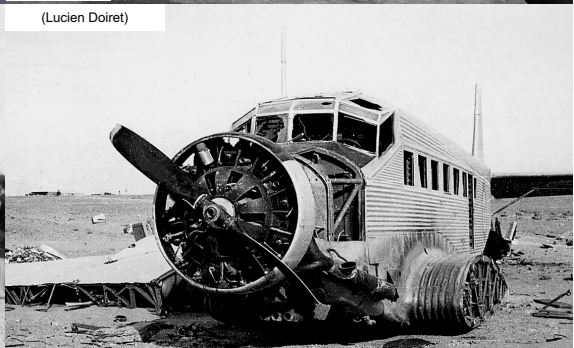


(ECPAD)

(Lucien Doiret)



Certains restent sur place, comme le Breguet 761 F-RAPA et ce Ju 52





Un Bristol 170 *Freighter* d'Air Transport ravitaille le CESM

(Gilbert Duchêne)



Bell G2 de l'armée de l'Air



Vautour VIIN PP avec tuyère de prélèvement sous l'aile gauche



Mistral téléguidé, avec sa tuyère sous l'aile droite

Le 25 mai 1959, les *Vautour* VIIN 302, 305, 307, 308 et 309 de l'ECN 3/30 sont convoyés de Tours à Melun-Villaroche pour leur transformation, par la SNCASO, en *Vautour* VIIN PP pour "prélèvement poussières". Ils sont dépourvus de radar et, afin de rendre l'avion étanche lors de la traversée du nuage atomique, la pressurisation, qui d'origine prélève de l'air sur le deuxième étage du compresseur, est remplacée par des bouteilles d'air comprimé installées en soute et qui mettent l'avion en surpression.

Les soutes étant occupées par les bouteilles d'air, l'autonomie est limitée à moins de deux heures.

Le *Vautour* PP est équipé d'un bidon gauche tronqué à l'avant duquel est installée une tuyère de prélèvement dotée d'un filtre. Un volet, commandé par le navigateur, permet d'effectuer les prélèvements lors du passage dans le nuage. Pour ne pas être aveuglés par le flash dangereux pour les rétines, les équipages sont dotés de lunettes fortement teintées et les avions sont équipés de rideaux.

Les *Vautour* PP seront par la suite utilisés pour des prélèvements de poussières résiduelles des explosions russes, américaines, anglaises et chinoises.

Un seul *Mistral* a été équipé de télécommande et d'une tuyère de prélèvement.

Fin 1959 est créé, au sein du CEAM de Mont-de-Marsan, le Groupe d'expérimentation air de Reggan (GEAR) qui réunit les éléments issus des sections transport, hélicoptères et chasse tout temps. Il rassemble le *Mistral* télécommandé, un *Neptune* de l'Aéronautique Navale, des *Vautour* et des MD 311 et 315.



(Pierre Nardey)

Les Vautour



(Guy Louvion)



(Christian Gerault)



(Gérard Bournaud)



Alizée et Etendard de l'Aéronautique Navale



(Christian Gerault)



(André Langlois)



(André langlois)



A Hamoudia, le campement des mécaniciens de l'armée de l'Air et le démontage des pièces des *Ouragan* cibles

A gauche : Le blockhaus des collimateurs. Quelques blindés, des véhicules et des mannequins accompagnent les avions cibles.

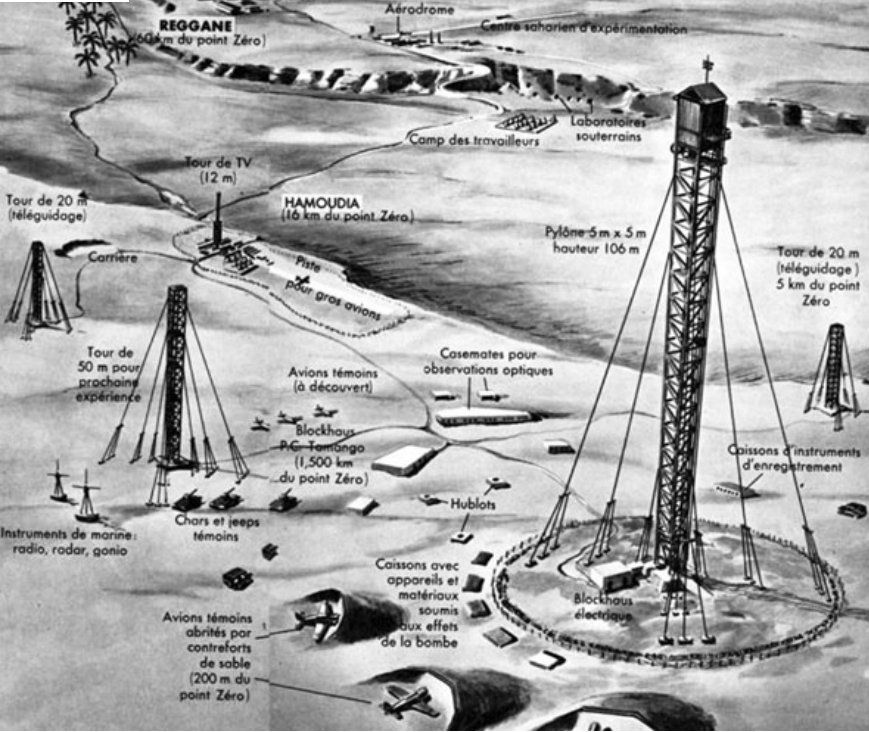


(Morurea.org)



(François Bedei)





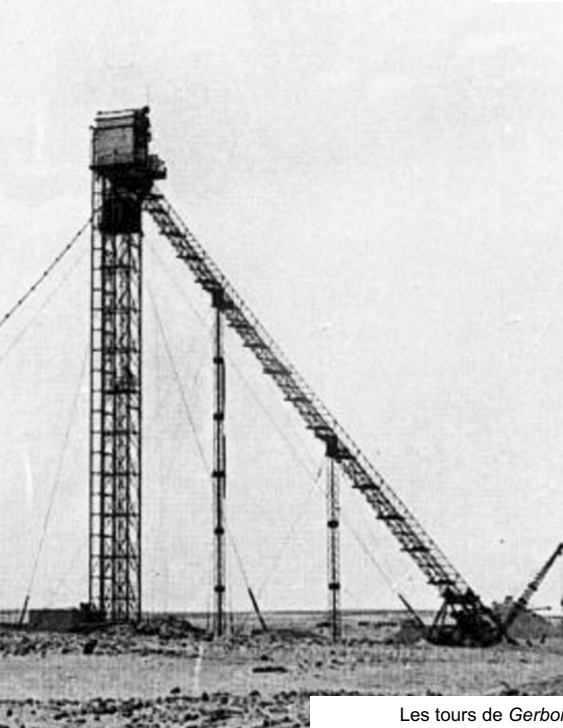
Le point zéro (26.19N, 00.04E) est à 47 km de l'aérodrome. L'explosion de *Gerboise Bleue* a lieu le 13 février 1960 à 7 h 4 mn 20 s.

Pendant l'explosion, le personnel au sol doit s'allonger, la tête dans le coude et les yeux fermés. Le séisme est perçu 7 à 8 secondes plus tard et le souffle à H+2.

Trois autres tirs auront lieu : Le 1er avril 1960, *Gerboise Blanche*, explosion au sol de 4 kilotonnes.

Le 27 décembre 1960 : *Gerboise Rouge*, explosion aérienne de faible puissance.

Le 25 avril 1961 : *Gerboise Verte*, explosion aérienne de moins d'une kilotonne qui est déclenchée prématurément lors de la



Les tours de *Gerboise Bleue* et *Gerboise Verte*



Le ballet aérien réglé par le PC *Antinéa*

par Jean Pangon, auteur de *Tribulations d'un navigateur radariste*

A H-30, un *Neptune* de la 22F est mis en attente assez éloignée, il doit suivre le nuage radioactif par radar. Ensuite, le *Vautour B* n° 04 décolle, équipé de caméras, suivi d'un MD 315 *Flamant* équipé en photo et radiamétrie. Les derniers à décoller avant l'explosion sont deux *Mistral*, l'un piloté par le sergent Gourlaouène et l'autre télépiloté par deux agents du CEV à partir d'une cabine au sol. Le sergent Gourlaouène doit prendre le relais du pilotage du *Mistral* télépiloté à H-5 afin de le faire passer au milieu du nuage, tout en virant sèchement pour éviter le nuage, le sol reprenant l'avion télépiloté à la sortie. C'est une mission complexe mais essentielle, car le *Mistral* télépiloté ramènera de précieux prélèvements gazeux.

Après le tir, quatre *Vautour PP* décollent à H+30, H+40, H+50 et H+60 pour assurer les prélèvements de poussières en deux passages en VSV de quelques seconde dans le nuage. Ensuite, deux *Vautour VIIB* de la 92ème EC décollent pour suivre le nuage qui monte à 35 000 pieds en dérivant vers l'est et en se fragmentant en paquets jaunâtres, ainsi que trois MD 315 et deux *Alouette* pour la radiamétrie et d'autres MD 311 pour assurer les relais radio.

Enfin, en dernière position, un *Vautour VIIB* poursuit le nuage jusqu'à la frontière libyenne (les observateurs américains placés en Libye pourront, tout à loisir, étudier le nuage).

Le PC *Antinéa* a orchestré le tout sans fausse note, excepté pour le sergent Gourlaouène qui, pris par le souffle, part en vrille et ne se rétablit qu'à très basse hauteur.

Après la bombe



(Lucien Doiret)



(ECPAD)

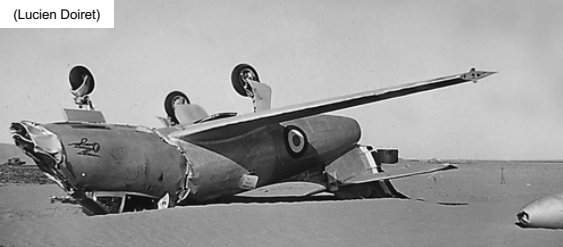
Au retour du vol, les avions contaminés ayant traversé le nuage (*Vautour* PP) sont évacués par leurs équipages qui doivent prendre une goulée d'oxygène, conserver le masque en bouchant l'embout avec du coton, éviter de toucher l'extérieur de l'avion et s'en éloigner le plus rapidement possible.

Les mécaniciens s'approchent de l'avion avec des combinaisons et des masques à gaz, ils doivent le décontaminer en l'arrosant abondamment après avoir retiré la tuyère avec une perche et derrière un bouclier en plomb. Les équipages doivent également subir des douches abondantes et décapantes.



(Claude Requi)

(Lucien Doiret)



(Moruroa.org)



Le résultat d'un tir et l'enfouissement des avions contaminés



(Morurea.org)

Ce qu'il reste à Reggan en 2007 – *Sic transit gloria mundi*



(Morurea.org)



Dernière diapositive

Cages à animaux