

NOTRE PATRIMOINE



Les Directeurs de l'Etablissement de 1921 à nos jours



Charles Pelabon
1921 - 1934



Adrien Vicat
1930 - 1943



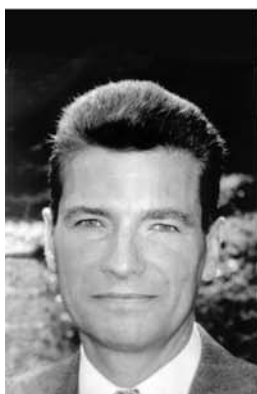
Ernest Abrassart
1944 - 1970



Georges Epailard
1970 - 1977



Severin Golbert
1977 - 1982



Pierre Madon
1982 - 1983



Jean Schittenhelm
1983 - 1986



Jean François Calaque
1986 - 1989



Pierre Magnani
1989 - 1990



Jean Charles Aldeguer
1990 - 1996



Odette Jarrafoux
1996 - 2001



Marc Milliotte
2001 - 2005



Remi de Badts
2005 -

De PELABON à ASTRIUM SAS SPACE TRANSPORTATION

Très souvent lorsque nous évoquons une période d'activité où nous pouvons retrouver des souvenirs communs, nous sommes amenés pour nous situer plus précisément à rapprocher ces dates au nom du Directeur d'Usine ou d'Etablissement qui était en fonction à cette époque.

En ces périodes de restructuration du patrimoine immobilier vous trouverez, depuis sa création la liste de ces Responsables.

Ces photos, nous le savons tous, étaient installées dans le hall d'entrée du bâtiment 15. Lorsque vous lirez ces lignes celui-ci sera très probablement démoli, il avait presque 70 ans puisqu'il a été retrouvé trace de sa construction en octobre 1938.

Dans le hall d'entrée côté rue, il existait une plaque rappelant les noms de nos Anciens morts pour la France. Avec l'accord de la Direction de l'Etablissement, nous avons réussi à la sauvegarder et elle sera réinstallée dans un endroit (AD) après démolition et nettoyage de la zone afin de perpétuer la mémoire de nos aînés.

L'implantation nouvelle du Directeur d'Etablissement est actuellement au bâtiment 27, et les photos y ont également été transférées.

A chacun maintenant de rapprocher ses activités personnelles avec les périodes indiquées sous chacune des photos.

UNE DES PAGES PRESTIGIEUSES DE L'HISTOIRE DE NOTRE ENTREPRISE S'EST REFERMEE LE 16 SEPTEMBRE 1996. C'ETAIT IL Y A 10 ANS

LE PLATEAU D'ALBION

La Défense Nationale vise à garantir l'intégrité et l'indépendance de notre Pays. La dissuasion nucléaire française a indéniablement joué un rôle fondamental dans le maintien de la paix en Europe depuis le début des années 1960. C'est pourquoi, j'ai pensé que dix ans après l'arrêt définitif du système d'arme Sol – Sol- Balistique – Stratégique du plateau d'Albion, il me paraissait important de rappeler le travail de ces femmes et hommes qui ont contribué à la réussite d'un de nos programmes majeur.

Rappel historique

En 1960, la Société d'Etude et de Réalisation des Engins Balistiques (SEREB) est créée. Basée à Puteaux, elle étudie en particulier les techniques fondamentales pour le développement d'un lanceur français de satellites. Vaste programme comme aurait dit quelqu'un dont on parlera dans quelques lignes.

De ces travaux sortiront la famille des "pierres précieuses" Agate, Topaze, Émeraude, Saphir, Diamant. Même si parfois la mise au point s'est avérée difficile quelle richesse humaine obtenue à l'issue de cette période.

En février 1962, par la volonté du Président de la République française, le Général Charles de Gaulle, le Conseil de Défense décide d'engager toutes activités concourant à la mise en place d'un système sol-sol avec un missile d'une portée de 3000 Km, tiré d'un silo.

Tenant compte de l'expérience décrite ci-dessus, le Ministère de la Défense par l'intermédiaire de la DTEn (Direction Technique des Engins) confie à la SEREB la maîtrise d'œuvre de la composante terrestre (mais aussi maritime). Il s'agit de livrer "clés en mains" les systèmes concernés respectivement à l'Armée de l'Air et à la Marine.

Si je puis me permettre, quel challenge à relever !!! Jacques Utter, ancien Chef de Programme, lors de son pot de départ au début des années 1990 parlera encore avec une précision fine de tous les problèmes auxquels il a fallu trouver des solutions.

Ceci étant, n'oublions pas un événement très important de l'époque. Nous sommes le 26 novembre 1965, le lanceur Diamant A tiré depuis Hammaguir dans le Sahara donc en Algérie et que la France pouvait utiliser au titre des accords d'Evian place le satellite Astérix en orbite. La France devient la troisième puissance spatiale après les États-Unis et l'ex URSS.

Dans la foulée, après quelques années de recherche et de l'évaluation de plusieurs sites tels que le Massif Central, les Vosges, les Pyrénées Orientales, la Corse, le Massif Armoricaïn, le Jura, c'est le plateau d'Albion qui est retenu. Situé à la rencontre des départements du Vaucluse, des Alpes de Haute Provence et de la Drôme, ce site offrait toutes les garanties pour l'enfouissement des missiles SSBS.

François Calaque qui nous a quitté il y aura bientôt dix ans a été un des acteurs de cette installation tout d'abord comme coordinateur des travaux d'infrastructure du système SSBS avant de prendre la responsabilité de la réalisation du réseau de commandement du S3. Il aura fallu penser à tout, achat des terrains avec un cadastre datant de Napoléon III, construire des routes, canaliser les eaux de ruissellement, sonder les terrains Enfin pas de quoi s'endormir car les objectifs du programme sont difficiles à tenir. Cela n'a pas beaucoup changé depuis, je vous rassure.

Parallèlement à ces travaux une instruction gouvernementale créée en 1967, le 1^{er} groupement de Missiles Stratégiques (1^{er} GMS) au sein des Forces Aériennes Stratégiques (FAS) le détachement d'Apt se mettra en place à partir de 1968, tout d'abord avec des équipes SEREB et ce jusqu'en 1976 où les détachés seront regroupés dans un seul bâtiment dénommé M O I pour Maître d'œuvre Industriel.

Bien entendu pendant cette période le développement des missiles SSBS comme MSBS est intense. Le 15 février 1966 au Centre d'Essais des Landes (CEL) le premier missile SSBS – S112 n°3 est tiré. Bien d'autres suivront jusqu'à la mise en service opérationnel du S2 en août 1971 suivi mi 1980 du S3 (Cf Tirs SSBS 1965 – 1993).

A ce stade, il me paraît important de rappeler la "chronologie simplifiée" de ce Programme :

- 24 avril 1947 Création du Centre interarmes d'Engins Spéciaux (CIEES) à Colomb – Béchar – Algérie.
- 26 décembre 1954 Le Gouvernement de Pierre Mendès France décide un programme d'études sur l'arme atomique et sur le sous marin nucléaire.
- Année 1957 Lancement d'études comparatives à Sud Aviation et Nord Aviation concernant différentes options de missiles stratégiques.
- 4 Août 1958 le ministre des Armées Pierre Guillaumat lance l'étude d'un missile sol – sol balistique.
- 24 octobre 1959 Réunion SEREB – DTIA pour étudier les investissements nécessaires à la réalisation de missiles balistiques à proximité de la poudrerie de St Médard en Jalles.
- 3 octobre 1960 Définition par la SEREB du Programme d'Etudes Balistiques de Base (EBB)
- 31 juillet 1961 La SEREB remet à la DMA le dossier intitulé Etude du système d'armes SSBS.
- 4 juillet 1962 Le ministre des Armées Pierre Messmer décide la création du Centre d'Essais des Landes (CEL).
- 2 mai 1963 Le Conseil de Défense décide la création de la Force Nucléaire Stratégique (FNS) à 3 composantes. Aérienne (Mirage IV) terrestre en silo (SSBS) océanique (MSBS/ SNLE)
- 23 décembre 1964 1^{er} essai au ban d'un propulseur 901 du 1^{er} étage du missile SSBS S01
- 10 avril 1965 Choix du plateau d'Albion pour l'implantation des unités de tir SSBS.
- 15 février 1966 1^{er} essai en vol depuis le CEL d'un S112 et première sortie du silo.
- 25 juillet 1967 1^{er} essai en vol depuis le CEL d'un missile SSBS – S01.
- 21 décembre 1968 1^{er} essai en vol depuis le CEL d'un missile S02
- 2 août 1971 La première unité de tir SSBS S2 est opérationnelle
- 23 avril 1972 La seconde unité de tir SSBS S2 est opérationnelle
- 3 avril 1978 Début du désengagement de la 1^{ère} unité SSBS – S2 en vue de sa transformation en version S3 N (non durci)
- 4 au 29 février 1980 Démonstration de Bon Fonctionnement (DBF) de la 1^{ère} unité de tir SSBS S3N
- Juillet 81 à février 82 Essais d'Interférence Electro Magnétique (IEM) sur la zone de lancement (ZL) A1.
- 2 décembre 1982 La 2^{ème} unité de tir (UT) S3D est opérationnelle
- Janvier 1983 à juin 1984 Durcissement des ZL et PCT de la 1^{ère} UT
- Juin à juillet 1984 DBF de la 1^{ère} UT S3D et de l'Ensemble des 2 unités de tir.
- 15 septembre 1984 La 1^{ère} UT S3D est opérationnelle
- 16 septembre 1996 Arrêt opérationnel du système SSBS.

Mais me direz-vous et la fabrication dans tout cela. Eh bien l'Etablissement des Mureaux n'est pas inactif. Il réalise entre autres la structure métallique des propulseurs S et M, les jupes avant et arrières du premier étage, les structures des modules et dans la version M2 la fabrication des jupes arrières et bien d'autres éléments et équipements.

Par décision gouvernementale, tous ces acteurs c'est à dire la SEREB, Nord et Sud Aviation seront fusionnés le 1^{er} janvier 1970 pour devenir SNIAS puis AEROSPATIALE. C'est le début de la restructuration et on en parle encore lorsque vous lirez ce texte.

Pendant toutes ces années on assistera à la mise en place des unités de tir, à l'installation et à la mise en service des sites d'expérimentation par des équipes communes Armée de l'Air, DTEn et Aérospatiale ainsi qu'à la création de la documentation nécessaire à l'utilisation de ces systèmes d'armes. Au début des années 1980 sera entreprise toutes les actions conduisant au durcissement du système, grande première en France. Ces travaux serviront également à vérifier la composante vol à Istres.

- LE PLATEAU D'ALBION -



Vue d'ensemble du plateau d'Albion. Au loin, se dessine le Mont Ventoux et au premier plan, on découvre la BA 200. Un oeil ouvert distinguera 6 ZL dont A1 et A2.

A cet instant il ne faut pas omettre car ce serait très injuste les activités de soutien industriel et logistique auprès de l'utilisateur. Aérospatiale est aussi maître d'œuvre du Maintien en Condition Opérationnelle (MCO). Les équipes de Programme sont réparties entre les Mureaux, Aquitaine, Cannes et Apt.

Toute cette structure nécessitera la mise en place d'une organisation de fonctionnement comparable à celui d'un établissement. La gestion des équipes est complexe. Elles sont rattachées au Centre Opérationnel Défense pour la partie programme et aux établissements pour l'administration. Tout ceci nécessite la mise en place de délégations de responsabilités. Francis Trespench responsable du détachement depuis 1989 a œuvré dans ces structures organisationnelles et ce jusqu'à la fin de ce programme gigantesque.

L'issue finale

Au milieu des années 1990, le plateau d'Albion s'étend sur un rectangle de 40 Km x 20 à une altitude comprise entre 800 et 1200 mètres. L'ensemble des installations comporte dix huit silos où sont enfouis les missiles S3D. Les postes de tir PCT1 et PCT2 enterrés sous 450 mètres de roche et de béton sont placés sous la responsabilité du 1^{er} Groupement de Missiles Stratégiques (GMS) puis de la Base Aérienne 200 (BA200) depuis septembre 1996.

Mais depuis de nombreuses années le pouvoir politique se pose beaucoup de questions sur l'évolution de notre système de défense. La fin de la guerre froide et la disparition de la menace soviétique ont changé la donne, les avis des experts interrogés ont été analysés, chiffrés, évalués. Sans entrer dans les détails exprimés par nos Responsables politiques, le Président de la République Française Monsieur Jacques Chirac décide après avoir présidé le Conseil de Défense du 22 janvier 1996 la fermeture définitive du site. Evénement qui intervient le 16 septembre de la même année, marqué par une cérémonie présidée par le Chef d'Etat major de l'Armée de l'Air, le Général Rannou en présence du Général Courthieu Commandant des FAS qui donnera lecture d'un message du Président de la République.

Bien entendu à cette cérémonie, émouvante pour beaucoup, assistaient le personnel du détachement, Michel Delaye Directeur de la Branche Espace et Défense, Jean Menu Conseiller militaire et Jean Pierre Matge Directeur du Centre Opérationnel Défense. Beaucoup auraient souhaités être présents car le moment est gravissime, plein d'émotion avec des souvenirs plein la tête.

Le démantèlement

On ne fera pas ici de commentaires. La décision a été prise, elle doit être appliquée selon le calendrier retenu.

Les opérations de démantèlement sont assurées conjointement par l'Armée de l'Air, le Génie et l'Aérospatiale. Depuis juin 1996, on a simulé toutes les opérations de démantèlement afin de garantir la sécurité de la zone. Les têtes nucléaires seront confiées au Commissariat à l'Energie Atomique, le Génie traite les infrastructures et Aérospatiale démonte les équipements au sens large du terme. Les étages seront acheminés vers le Centre d'Achèvement et d'Essais des Propulseurs et Engins (CAEPE). Certains qui travaillaient au détachement depuis trente ans tel Louis Duran sont émus,.... très émus, mais fiers d'avoir installé et fait vivre un tel système.

Le Chef de l'Etat dans son message dira également "**Une page d'histoire militaire est tournée, mais la volonté de la Nation de garantir sa sécurité ultime en toutes circonstances demeure**". Notre dissuasion repose désormais sur la complémentarité d'une composante océanique et d'une composante aérienne.

Ces opérations se poursuivront jusqu'à fin 1998, les personnels détachés seront réintégrés dans les Etablissements non sans difficultés. Aux Mureaux Loïc Pirion aura en charge la mise en œuvre de cette délicate mission.

Il était une fois le détachement d'Apt

16 septembre 1996 : la fin de l'alerte permanente au plateau d'Albion est un évènement qui fait date. Au cours de la cérémonie organisée pour cette occasion, le Général Courthieu, Commandant des Forces Aériennes Stratégiques a lu un message du Président de la République, Jacques Chirac exprime

"L'estime et la reconnaissance de la Nation à tous ceux qu'ont assuré, depuis 1971, avec vigilance et sûreté, la disponibilité maximale et la tenue d'alerte permanente de la composante sol de la dissuasion"



Les Missiles opérationnels SSBS-S2 et SSBS-S3

Caractéristiques	SSBS-S2	SSBS-S3
Masse totale	31,9 t	25,81t
Diamètre	1,5 m	1,5 m
Longueur	14,8 m	13,8 m
1 ^{er} étage Propulseur Pilotage	902: Isolane 16t 4 tuyères orientables par verins hydrauliques	902: Isolane 16t 4 tuyères orientables par verins hydrauliques
2ème étage Propulseur Pilotage	903: Isolane 10 t 4 tuyères orientables par verins hydrauliques	RITA 2 Isolane 6t Injection fréon Tuyère fixe
Guidage Centrale inertielle Calculateur	Sagem E 31 A SAGEM 641 à tambour magnétique	Sagem E 42 EMD ANTARES
Portée	Environ 2500 Km	> 3500 Km
Durcissement	Non	Oui
Aides à la pénétration	non	oui
Tête militaire	TN 31 Nucléaire à fission pure 450 Kt	TN 61 Thermonucléaire durcie 1 Mt
Mise en service opérationnelle	1 ^{er} Août 1971	S3 N: 1 ^{er} juin 1980 S3 D: 2 décembre 1982
Retrait du service opérationnel	1982	16 septembre 1996

TIRS " SSBS" S112-S01-S02-S1E-S03-S3E RÉALISÉS de 1965 à 1993

SITE	TYPE	N° et/ou Nom de CODE	Date de TIR	Résultat et Commentaire
HAMMAGUIR	S 112	N°1	23 octobre 1965	Echec
	S112	N°2	3 novembre 1965	Echec
CEL-BLB(Silos N et S)	S112	N°3	15 février 1966	Echec
	S112	N°4	07 juin 1966	Echec
	S112	N°5	10 novembre 1966	Réussi
	S112	N°6	2 mars 1967	Réussi
	S 01	N°1 "DIOGENE"	25 juillet 1967	Echec
	S 01	N°2 "BACCHUS"	10 novembre 1967	Echec
	S 01	N°3 "VULCAIN"	23 janvier 1968	Echec
	S 01	N°4 "JUNON"	09 avril 1968	Echec
	S 01	N°5 "VENUS"	03 juillet 1968	Réussi
	S 01	N°6 "UURANUS"	26 juillet 1968	Réussi
	S 01	N° 7 "POLLUX"	08 octobre 1968	Echec
	S 01	N°8 "PHOENIX"	09 novembre 1968	Réussi
	S 02 V	N°1 "GALERE"	21 décembre 1968	Echec
	S 02 V	N°2 "CATAMARAN"	23 avril 1969	Réussi
	S 02 V	N°3 "GOELETTE"	30 mai 1969	Réussi
	S 02 V	N°4 "KAYAK"	24 juin 1969	Demi-échec
	S 02 C	N°1 "COTRE"	25 juillet 1969	Réussi
	S 02 C	N°2 "GALEASSE "	13 octobre 1969	Echec
	S 02 C	N°3 "JONQUE"	10 décembre 1969	demi-échec
	S 02 C	N°4 "KETCHI "	20 avril 1970	Réussi
	S 02 C	N°5 "DRAKKAR"	24 septembre 1970	Réussi
	S 02 C	N°6 "ESQUIF"	10 novembre 1970	Réussi
	S 02 S	N°1 "BUSARD"	14 février 1973	Réussi
ZL "MUTICOUPE"(S 2)	S 1 E	N°1 "GONDOLE"	16 décembre 1971	Echec- 1er Tir AA en Version S1E
	S 02 S TA	N°2 "CONDOR"	15 mars 1973	Participation AA-Réussi
	S 1 E	N°2 "GRAND-DUC"	18 septembre 1973	Réussi
	S 1 E	N°3 "EPERVIER "	30 janvier 1974	Réussi
	S 1 E	N°4 "FAUCON"	18 juin 1974	Réussi
	S 1 E	N° 5 "GYPAETE"	24 juin 1975	Réussi
	S 1 E	N° 6 "HIBOU"	1er juin 1976	Echec
	S 1 E	N°7 "VAUTOUR	16 mars 1977	Dernier Tir AA en Version S2-Réussi
CEL-BLB (Silo Sud)	S 03	N°1 "ALOXE-CORTON"	3 décembre 1976	Réussi
	S 03	N°2 "BROUILLY"	14 avril 1977	Réussi
	S 03	N°3 "CHAMBERTIN"	30 juin 1977	Réussi
	S 03	N°4 "SAINT-EMILION"	19 novembre 1977	Réussi
	S 03	N°5 "GRAVES"	5 avril 1978	Réussi
	S 03	N°6 "SAINT-JULIEN"	22 juin 1978	Réussi
	S 03	N°7 "MARGAUX"	2 décembre 1978	Réussi
	S 03	N°8 "POMEROL"	20 mars 1979	Réussi
E E O (S 3)	S 3 E TS	"SANCERRE"	16 juillet 1979	Participation AA-Réussi
	S 3 E	N°1 "ANNACONDA"	10 décembre 1980	1er Tir S3 E AA-Réussi
	S 3 E	N°2 "CORAIL"	3 juin 1981	Réussi
	S 3 E	N°3 "PYTHON"	25 mai 1982	Réussi
	S 3 E	N°4 "ASPIC"	4 octobre 1983	1er Tir Version S 3 D- Réussi
	S 3 E	N°5 "PELIADÉ"	26 juin 1984	Réussi
	S 3 E	N°6 "MORELIE"	25 juin 1985	Réussi
	S 3 E	N°7 "CORONELLE"	18 février 1986	Réussi
	S 3 E	N°8 "CERASTE II"	16 juin 1987	Réussi
	S 3 E	N° 9 "NAJA"	21 mars 1989	50ème TIR SSBS- Réussi
	S 3 E	N° 10" MAMBA	6 juin 1991	Tir de nuit-Réussi
	S 3 E	N°11 "COBRA"	Novembre 1993	Réussi

Légende:

V: Validation Vecteur

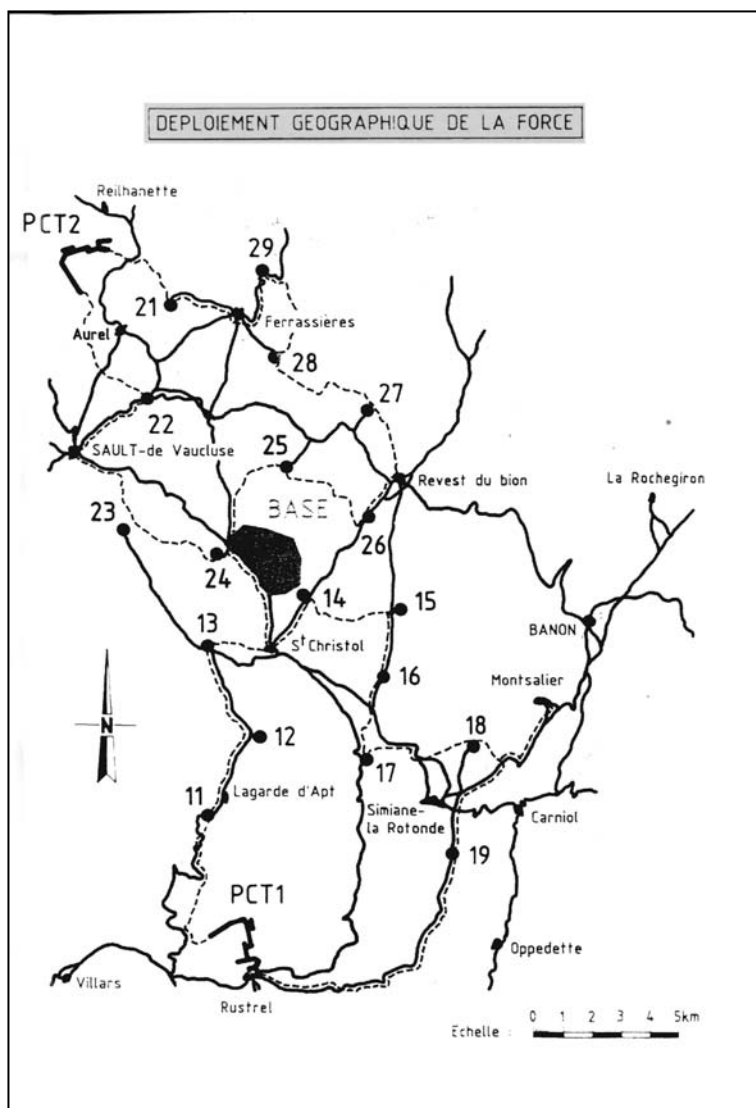
C: Validation Corps de Rentrée

TA: Tir d'acceptation

TS: TIR de Synthèse

NOTA

1. Ce dossier a été réalisé à partir d'archives Aérospatiale
2. Les planches de synthèse ont été aimablement prêtées par Gérard Périnelle de l'ARCAA



Denis MANSOUX

L'Adieu au Plateau d'ALBION d'un Promeneur Solitaire

Plateau d'ALBION, SAULT-de-VAUCLUSE, ST-CHRISTOL, BANON, REVEST-du-BION, les OMMERGUES, SIMIANE-la-ROTONDE, RUSTREL, APT, col du NEGRON, col de l'HOMME-MORT, le VENTOUX, la montagne de LURE et tant d'autres, que de souvenirs évoquent pour moi tous ces noms qui ont marqués si profondément la période de ma vie où j'ai vécu dans cette partie de Haute-Provence, pour moi, la Provence de GIONO, à l'EST du Rhône et au NORD de la Nationale 7(1).

A la fin de l'année 1969, quand je vins pour la première fois en déplacement à Apt, je découvris après le col de la montée de St-Christol dont je n'ai jamais su le nom, (*en-a-t'il un d'ailleurs?*) baptisé par l'un d'entre nous, hélas aujourd'hui disparu, *col du pommier*, l'immensité des champs de lavande et cette ferme à gauche dans le grand virage, avant la ZL 1/7, qui me rappelait la ferme d'ANGELE dans le film de PAGNOL tiré du roman: *Un de Baumugnes* (2). Il faisait beau en ce jour de décembre. Un mistral modéré soufflait poussant vers le Luberon quelques nuages de forme lenticulaire que l'on ne voit que dans ce ciel de Haute-Provence d'un bleu limpide annonçant les froidures de l'hiver.

Après les lacets de la montée, les petits chênes verts bordant la route et la forêt de chênes au feuillage couleur de rouille, cette immensité dominée au Nord par le mythique Ventoux, *portant le ciel sur son échine de bête couchée*(1), qui me paraissait enneigé du fait de la couleur blanchâtre de son sommet désertique, due au calcaire, à l'Est par la montagne de Lure et entre les deux, le massif partant de Revest-du-Bion qu'on appelle la *montagne d'Albion*, m'avait donné le sentiment d'entrer dans un autre monde et déjà, je sentais que j'aimerais viscéralement ce pays.

Plus tard, lorsque que montais en vélo d'Apt à St-Christol le matin très tôt quand le jour se levait et que j'avais vu le soleil émerger derrière la montagne de Lure et inonder de sa lumière le paysage merveilleux qui s'offrait à mes yeux, après l'effort physique fourni pendant la montée, j'éprouvais toujours un sentiment de calme, de joie intérieure chaque fois renouvelé lorsque je le redécouvrais. Ce paysage qui au fil des années se transforma, le pays bleu, quand les lavandes étaient en fleurs, se parsema de grandes taches jaune d'or, le blé, le colza et le tournesol remplaçant en partie la lavande.

Avant d'arriver à St-Christol, devant la ferme de Mr HABITAT, au bord du chemin menant à sa ferme, un gros bloc de pierre en forme de chameau couché avait été placé, mis à jour sans doute au cours des labours profonds effectués en vue des semences de blé, car dans ce pays comme dans le Causse du LOT, les pierres semblent pousser plus vite que les plantes. Quelques kilomètres après, c'est le village de St-Christol, évité par la route stratégique et au milieu du plateau, les bâtiments de la Base: logements, mess, ateliers, piste d'envol, qui semblent plantés comme un décor.

Quelques années plus tard, des maquettes grandeur réelle d'un missile « S2 » puis d'un missile « S3 » érigées à l'entrée de la Base pouvaient rappeler aux touristes, qui nombreux l'été sillonnent cette région magnifique, que c'est là que se trouvait basé le 1er GMS.

Peut-être ressentaient-ils un frisson d'angoisse et de peur en pensant à cette force de destruction enterrée si près d'eux prête à agir immédiatement en cas de nécessité.

C'était là son but, dissuader ceux qui à l'EST, auraient pu avoir des velléités d'attaquer notre beau pays pour nous imposer leur façon de vivre, eux qui avaient et qui ont encore de milliers d'exemplaires de cette arme nucléaire capable de détruire toute vie sur notre planète Terre.

Il me semble aujourd'hui, alors que le 1er GMS va disparaître, que les ZL vont être désarmées et rester vides, ouvrages inutiles au milieu des champs de lavande, que cette composante de la force de dissuasion associée aux deux autres (Avions et SNLE) voulue de par la volonté du Général De GAULLE, a rempli sa mission depuis 25 ans puisque c'est le 2 Août 1971 que la 1ère Unité SSBS S2 fut déclarée opérationnelle

Malgré tout ce que je peux me dire qui justifie peut-être le démantèlement de la force SSBS: la démolition du mur de Berlin, l'éclatement de l'URSS, le vieillissement des installations entraînant des difficultés d'entretien et un coût trop élevé, la vulnérabilité relative des ouvrages à certaines armes, etc..., je ressens au fond de moi-même une profonde tristesse.

Tant de souvenirs sont liés à ces années passées sur ce plateau, souvenirs d'une vie exaltante, trépidante où tout mon temps était pris pour mener à bien cette tâche dont on m'avait confié la responsabilité: la réalisation et la transformation des ouvrages de la force SSBS S2 en version S3 et S3D.

Souvenirs techniques, mais aussi souvenirs humains d'un travail d'équipe, de camaraderie de chantier, d'émotions ressenties lors des mises en route, des essais, des démonstrations de bon fonctionnement avant remise à l'Armée de l'Air, des tirs de synthèse et d'évaluation opérationnelle au CEL de Biscarrosse qui me reviennent en foule en évoquant ce plateau d'Albion parcouru en tous sens de Rustrel à Reilhannette, de Simiane-la-Rotonde, à Ferrassières, de Lagarde-d'Apt, à Revest-du-Bion pendant tant d'années.

Ce plateau demain redeviendra, peut-être, ce que GIONO en écrivait dans ce recueil intitulé « PROVENCE »: *Ce plateau aime le mystère: la nuit lui convient... Sur les pentes qui font face (de très loin) à la vallée du Rhône, le village de Sault... Sur les pentes qui font face à la vallée de la Durance est le village de BANON, entre les deux : la solitude ; près de cinquante kilomètres avec un seul village REVEST-du-BION et quelques fermes isolées* ; Mais il gardera pour longtemps les traces de ce qui fut, pour tous ceux qui y participèrent, une aventure technique et humaine hors du commun.

Cela me remémore une réflexion que fit Mr LAURENJOYE, alors Directeur de l'Etablissement d'AEROSPATIALE AQUITAINE, au cours d'une visite du chantier S3: « dans mille ans ou plus, quelles questions pourront se poser nos descendants sur ce que nous avons voulu faire lorsqu'ils découvriront ces fûts d'aciers enterrés ».

Et je refais, en pensée, le tour du plateau comme je l'ai si souvent fait en m'arrêtant devant chacun des ouvrages, il y a déjà maintenant plusieurs décennies, au cours des chantiers de réalisation S3 et S3 D: les zones de lancement (ZL), les Postes de conduites de tir (PCT), les ouvrages de transmissions hertziennes au-dessus des PCT (V1, V2) et les relais (T1, T2,) sur la route qui mène au sommet du Ventoux.

Depuis Rustrel, lorsque l'on emprunte la route stratégique menant vers St-Christol, après la piscine qui fut dans les années 67-69, l'objet de transactions entre la municipalité de Rustrel et les organismes chargés de l'acquisition des terrains nécessaires à l'implantation de la force, on prend à gauche et quelques centaines de mètres plus loin, en continuant de monter, on trouve l'entrée du PCT1, comme un blockhaus enterré, dont l'entrée était protégée par une barrière électrifiée. C'était la conciergerie, là où il fallait montrer « patte blanche » pour pouvoir entrer, même pendant le chantier. Puis on s'enfonçait dans une longue galerie, percée dans cette roche calcaire qui est peut-être à l'origine de ce nom « ALBION » et réalisée en plusieurs tronçons à angle droit pour couper l'effet de souffle en cas d'attaque nucléaire. On y circulait soit en vélo, soit par le petit « train » composé d'un tracteur électrique auquel était accroché un ou deux wagonnets. On trouvait, en premier, une immense salle voûtée comme une cathédrale, blindée, appelée *servitudes générales* abritant des équipements d'énergie électriques: transformateurs, groupes électrogènes, équipements de climatisation nécessaires au fonctionnement permanent de l'ouvrage ainsi que les coffrets de raccordements des liaisons filaires vers les ZL et des câbles des liaisons téléphoniques de la région.

Après un peu plus d'un kilomètre, on arrivait au centre névralgique de la force, à 400 mètres sous terre, tout d'abord, aux *Servitudes Avancées*, vaste local, voûté et blindé, abritant aussi des installations d'énergie électrique, de climatisation, les équipements électroniques de transmissions et de contrôles.

Puis on pénétrait dans la *Capsule de Tir* suspendue dans une alvéole blindée de forme ellipsoïdale, équipée de matériels électroniques et des pupitres de tir, d'écrans cathodiques sur lesquels était visualisé l'état technique et opérationnel de l'ensemble des installations et où veillaient 24 H/24, deux Officiers de Tir assurant la veille technique concernant le bon fonctionnement permanent de l'ensemble des ouvrages et la veille opérationnelle, prêts à engager le feu nucléaire de représailles si l'ordre codé en arrivait du Président de la République via les différents systèmes de transmissions redondants existants. Que d'heures, de nuits furent passés dans ces locaux pour installer, mettre en service, réaliser les essais de mise au point, les essais de Démonstration de Bon Fonctionnement pour remise à l'Armée de l'Air, responsable de la mise en oeuvre opérationnelle de la composante SSBS.

Quand nous en sortions, très souvent, il faisait nuit et dans les mois d'hiver, je respirais et humais cet air parfumé de senteurs de thym et de genévrier et je regardais ce ciel pur, constellé d'étoiles, qui n'existe qu'en Haute-Provence qui me faisais penser à cette phrase d'un autre roman de GIONO: *quand les bergers comparent la voie lactée à un serpent d'étoiles dans un « Ciel poli comme une pierre d'évier »* (3) et la tension nerveuse et la fatigue accumulées durant ces heures de travail semblaient s'envoler.

Quittons le PCT1 par la longue montée de Lagarde-d'Apt, petite route bordée par de petits chênes verts et des buissons de buis taillés comme une haie, paysage de genévriers, de thym, de lavande sauvage, de sarriette avant d'arriver à la forêt de chênes au sommet, à 1100 mètres d'altitude pour découvrir la ZL1/1, la plus élevée des 18.

C'est sur cette zone que nous réalisâmes la qualification nucléaire précédant la prise d'alerte de la 1ère Unité S3 et conditionnant cette dernière, au mois de janvier 1980. La neige recouvrait le plateau, la plate-forme de la ZL était verglacée, ce qui ne facilita pas les opérations de mise en silo du vecteur avec le VTE, ni celle de la partie haute (Tête Nucléaire) avec le VTPH. Mais malgré le froid vif amplifié par le mistral et ces conditions difficiles, la qualification se déroula sans incident majeur.

Cette ZL est aussi la première des Zones opérationnelles ,en configuration S2,sur laquelle j'ai travaillé en 1970.

A cette époque , je découvrais le plateau d'Albion, nous déjeunions presque en face de la ZL ,au « *Restaurant des lavandes* »,chez Léa, une figure très connue du plateau, ,héroïne de la résistance pendant la guerre. Le cadre était très rustique, c'était encore le vrai restaurant de campagne où la cuisine était simple, naturelle et bonne, sans manières, sans menu à choisir, on se mettait à table et c'était la surprise.

En continuant la route vers St-Christol, en légère descente, à main droite sur un monticule, à 1500 mètres ,au milieu des lavandes ,la ZL1/2 près des ruines d'une petite chapelle qui me faisait songer « *Aux trois messes basses des Lettres de mon Moulin d'Alphonse Daudet, quand il est question d'une petite chapelle ,là-bas vers le Ventoux* ».

Depuis quelques années ,le fermier voisin a baptisé sa ferme-distillerie de lavande « *Lavandes 2000* » et il y vend quelques produits de son crû: extrait d'alcool de lavande,miel,etc..

Puis, plus loin, c'est la ZL 1/3 au carrefour de la route de Brouville, un lieu-dit de quelques fermes isolées et qui descend vers la ZL 2/3 et vers Sault .Sur les ZL 1/2 et 1/3,nous avons réalisé un certain nombre d'essais concernant les systèmes de protection dans le cadre du durcissement à l'IEM.

Toujours en continuant, c'est la longue descente vers le village de St - Christol que l'on peut traverser. Un village qui n'a pas trop de caractère, même un peu triste. Seule, la rue principale ,il y a encore quelques années était bordée de platanes qui rappelaient que nous étions en Provence, puis petit à petit ,ils disparurent pour pouvoir élargir la rue, faire des trottoirs et alors, ce village qui avait quand même un air provençal perdit sa personnalité et devint semblable à tant d'autres. En descendant, on a une vue plongeante sur la base avec son enceinte grillagée, ses bâtiments, ses hangars et la piste d'envol.

Prenant la route de Revest –du - Bion, on arrive à la ZL 1/4,qui restera pour moi, associée à un incident qui se passa en juin 1974,au cours d'un orage et qui mis en évidence une faiblesse du système S2. Suite à une détection d'explosion enregistrée par le *détecteur de rayons « Gamma »*,les clapets anti-souffle de l'abri auxiliaire, comme prévu, se fermèrent. Cette fermeture arrêta le groupe électrogène qui avait pris le relais de l'alimentation EDF coupée à cause de l'orage ,mais suite à une défaillance de la logique électrique de contrôle, alors réalisée à base de relais électromagnétiques, le 2ème groupe qui aurait du être consigné démarra ,crachant ses gaz d'échappement à l'intérieur de l'abri auxiliaire et déclenchant le système d'extinction d'incendie(gaz fluoré appelé Flugex) qui combiné avec les gaz d'échappement, créa un acide qui attaqua rapidement tout ce qui était métallique. La ZL fut indisponible pendant près de 6 mois .

Détaché d'Aquitaine, je fus chargé avec mon équipe de sa remise en état, aidé par les industriels : CGEE et IDC présents sur le plateau en tant qu'assistance technique.

Plus loin, c'est Notre –Dame –de - Lortiguière, une petite chapelle avec une aire bien aménagée où furent organisés de nombreux méchouis ou brochettes-parties pour fêter quelque événement marquant: fin de désengagement, de DBF ou anniversaires, promotions, etc...

En face, c'est la ZL 2/6. Le chef de site pendant le chantier S3 était Lucien Belasco, maintenant chez ARIANESPACE ,à KOUROU, qui eut, le malheur de perdre son fils, adolescent d'une quinzaine d'années.

On arrive à REVEST-du-BION, ce village un peu perdu, austère, pauvre, typique de cette partie de la Haute-Provence et marqué par le souvenir de GIONO.

Puis par la route qui mène à St-Trinit, par beau temps, le Ventoux semble si près que l'on a l'impression de pouvoir le toucher, on découvre la ZL 2/7 . Là, aussi, se fit une qualification nucléaire pour la prise d'alerte de la 2ème Unité durcie(S3D). Cette qualification qui nous valut une journée de 24 heures non-stop, suite à des problèmes mineurs ,mais que la rigueur de la sécurité nucléaire obligeait à régler et où je revins du PCT2 à cinq heures du matin après une conclusion satisfaisante des essais pour nous et pour la commission de contrôle de la sécurité nucléaire.

Presque ,invisible de la route, nichée dans un creux vallonné, boisé, la ZL 2/5 dont les balises d'orientation nécessaires à la vérification du calage de l'azimut de l'Auto-collimateur se trouvaient à plusieurs kilomètres à vol d'oiseau, dans la montagne derrière St-Jean-de-Sault, ce petit village, entre Sault et le chateau de Javon dont une partie date du XIVème siècle et qui appartient ou appartenait à la comédienne *Sophie DESMARETS*. A l'entrée du village, on trouve une distillerie de lavande ,qui au mois d'août embaume toute la vallée jusqu'à Sault et au delà.

Cette ZL me rappelle une intervention que je fis un dimanche matin à la demande du Général HUMBERT, commandant à l'époque le 1er GMS. Il y avait la veille au soir, un bal au Cercle Mixte de l'Armée de l'Air et c'est là que le Général me demanda si je pouvais intervenir sur la ZL 2/5(encore en version S2) qui était indisponible depuis trois jours pour

un problème de chargement calculateur de bord que l'équipe technique du 1^{er} GMS n'arrivait pas à résoudre malgré l'aide de l'assistance technique industrielle. J'avoue que cela me gâcha un peu la soirée, mais cela faisait partie de notre rôle et de l'image de marque que devait donner AEROSPATIALE à son client.

Et le lendemain matin à 8 heures ,j'étais sur la ZL accompagné du responsable de l'assistance technique CII(industriel fournisseur du Calculateur-sol et des matériels assurant l'interface avec le calculateur de bord fabriqué par SAGEM).Après quelques investigations et mesures ,la panne fut localisée sur une des prises des câblages de liaisons sol-calculateur- bord. Cela mit en évidence une lacune dans la documentation de dépannage que nous avions fournie à l'Armée de l'Air qui fut corrigée en conséquence.

Continuons vers St-Trinit, quelques maisons fermées pour la plupart, sans doute des résidences secondaires, d'autres paraissant abandonnées et quelques fermes groupées autour d'une petite placette où existe encore un vieux lavoir. On ne voyait jamais grand monde dans ce petit bourg quand nous y passions pour prendre la route de Ferrassières quittant le Vaucluse pour entrer dans la Drôme et qui va vers Séderon par les cols de l'Homme-Mort et de Macuègne pour y trouver au bord de route ,la ZL 2/9 ,elle aussi à près de 1100 mètres d'altitude.

Pendant le chantier de creusement ,on y trouvait des pierres fossiles d'ammonites de belle dimension,rappelant que dans des temps très anciens, avant de grands bouleversements géologiques, la mer recouvrait cette région. J'oubliais,en traversant Ferrassières, un bourg un peu plus étendu que St- Trinit ,plus vivant, au lieu-dit « La Gabelle »,la ZL 2/8 isolée près d'une petite route menant vers un hameau perdu, Ferrassières-de-Barret, vers le col du Négron.

A l'entrée de Ferrassières, en prenant la route de Montbrun-les-Bains, en face d'une grande propriété abritant des colonies de vacances pendant les mois d'été ,la ZL 2/1 au bord d'un terrain en pente descendant vers la vallée du Toulourenc, avec en arrière plan au Sud-Ouest, la chaîne des monts derrière St-Christol barrant l'horizon et vers le Nord-Est, les contreforts de l'ubac du Ventoux couvert de forêts de mélèzes et enneigé pendant les mois d'hiver ,même quelque fois au printemps. Au fond, à flanc de montagne, on apercevait l'entrée du PCT2. La route continue à descendre en lacets ,bordée à gauche par des à-pics protégés par des murets de sécurité et à droite par le flanc abrupte de rochers de calcaire jusqu'à Montbrun où l'on arrive par le camping. A mi-pente, une fontaine dont l'eau de source claire et fraîche coule toute l'année ,très souvent l'été en passant en vélo, je m'y suis arrêté pour me désaltérer.

Montbrun-les-bains, un gros village déjà montagnard, qui ne m'a pas laissé de souvenirs particuliers qu'il faut traverser pour rejoindre le PCT2 en empruntant la route de Buis-les-Baronnies, avant Reilhannette. Là,, c'est maintenant la montagne, la montée est bordée de mélèzes et au printemps ,de fleurs variées: mille-pertuis, violettes, digitales, chardons bleus, etc....A l'automne, on peut y trouver plusieurs variétés de champignons.

Le paysage est très différent du site plus rocailleux, plus « garrigue » du PCT1 et l'on arrive sur la « DZ Hélicoptères ».

Lorsque l'on entre à l'intérieur ,les différences avec le PCT1 dues surtout aux configurations géologiques des deux sites ne sont pas évidentes pour le profane et apparemment ,les installations sont identiques.

En revenant vers Sault ,on traverse le village d'Aurel qui eut son heure de célébrité, il y a quelques années, avec le feuilleton télévisé « le Marquisat d'Aurel » dont le rôle principal était tenu par Pierre VANECK qui possède une très belle propriété du côté de Murs .A l'entrée d' Aurel, en prenant à gauche par un virage en épingle à cheveux, la petite route bordée de vieux tilleuls dont les fleurs, au moment de la floraison, embaument d'une odeur si douce et dit-on sédative et d'où l'on découvre toute la beauté et le charme de ce petit village pour arriver à la ZL 2/2 en bordure de la route qui va de Sault à St-Trinit .

Puis on revient vers St-Christol où l'on arrive en contournant la base ,le bout de la piste d'envol et où l'on découvre les deux ensembles « ZL-PCT » d'instruction A2-B2 et d'expérimentation A1-B1,ces ensembles qui ont servi à valider matériels et logiciels et à former le personnel technique et opérationnel de l'Armée de l'Air, puis la zone industrielle « AEROSPATIALE » avec son grand bâtiment clair, siège du Détachement permanent, entouré d'ateliers de réparations et de hangars de stockage de matériels de rechange, dominés par la ZL 2/4,au Nord, perchée sur un mamelon planté de lavande.

En la revoyant en pensée, aujourd 'hui, ,je ne puis m'empêcher de penser à ce mois d'octobre 1984 qui vit la fin du « chantier » S3 D. La DBF du dernier ouvrage, le COFAS du Mont-VERDUN à LYON venait de se terminer. La Force SSBS allait prendre son rythme de croisière. Le détachement allait s'acheminer vers le travail plus routinier de l'assistance technique à l'Armée de l'Air.

Sur la Zone industrielle, le calme était venu. Plus de va-et-vient des véhicules des entreprises, le personnel repartaient , les bureaux se vidaient .Je ressentais un grand vide en moi ,de mélancolie aussi de ne plus connaître le plaisir de suivre la montée en puissance d'un ouvrage depuis les travaux de génie civil jusqu'à l'intégration des matériels ,leur mise en service ,

les essais d'ensemble avec les autres ouvrages, après ces huit années d'activité intense, de longues journées ,même parfois des nuits passées à essayer de résoudre les problèmes techniques rencontrés.

Retraversons St- Christol et prenons la route quittant à nouveau le Vaucluse pour entrer dans les Alpes-de-Haute-Provence vers Simiane -la- Rotonde, ce village si pittoresque, si joliment restauré, où en parcourant à pied ses petites rues pavées et montantes ,inaccessibles aux voitures, on découvre le charme très prenant de ce vieux village et de ses vieilles maisons de pierres qui sont si typiquement provençales, mais devenues pour la plupart des résidences secondaires. C'est à Simiane ,au petit restaurant de la « Rotonde » qu'avec une partie de mon équipe ,j'ai pris mes repas de midi pendant des années, le patron Jackie Longhi, nous réserva toujours notre table même en période d'été au moment où beaucoup de touristes viennent apprécier et admirer les charmes de la Haute-Provence, il est même passé un jour dans un Télé-film d'après une nouvelle de GIONO avec Michel Galabru comme vedette.

Mais pour ceux qui connurent les débuts des travaux S2 dans les années 1969-1972,dans le bas de Simiane,au bord de la route d'Apt à Banon ,il y avait le restaurant du « Chapeau Rouge » ,un ancien relais de poste sans doute où à l'entrée, il y avait gravé dans la pierre, un buste de postillon en costume vert et chapeau rouge, tenu par Monsieur et Madame ROUX, lui ,un personnage qu'on aurait dit tiré d'un roman de PAGNOL pour sa faconde ,sa façon de raconter des histoires de chasse, ses manières un peu bourruées de recevoir les clients, elle une petite bonne femme toute menue, toujours habillée de noir, que son mari avec son accent provençal, appelait Laurence d'une voix de stentor pour réclamer les plats succulents :daube ,pieds et paquets, pâtés et civets de lièvre, salmis de grives, omelette aux truffes, etc.. , confectionnés par elle, et qui mijotaient sur une vieille cuisinière US de la guerre 14-18, servis accompagnés d'un vieux « Gigondas » capiteux qui montait à la tête, sans oublier le vrai fromage de « Banon » fabriqué à Banon encore à l'époque et le petit verre de « GARLABAN » qui terminaient le repas.

Repas qui ont laissé des souvenirs gastronomiques inoubliables à ceux fréquentèrent le restaurant,en particulier les ingénieurs et techniciens parisiens et aquitains qui venaient en mission pendant le chantier « S2 ».

Le village de SIMIANE-LA-ROTONDE

Plus loin, sur la route qui mène à Apt par Rustrel ,dans un virage en montée, la ZL 1/9,là où se réalisa en 1970, la 1^{ère} mise en silo avec le VTE d'une Maquette fonctionnelle S2, assemblée et contrôlée à l'AAV N°1 qui venait d'être mis au point et ceci dans le cadre de la répétition de la DBF de cet AAV.

Pour découvrir la ZL 1/8,il faut retourner vers Banon, suivre la route à VTE et au milieu des champs , les moutons de la ferme voisine viennent paître paisiblement l'herbe qui pousse tout au long de la clôture de grillage entourant la zone, sans se douter du paradoxe que pourrait représenter ce tableau :*Moutons au pâturage près d'une ZL de la force nucléaire française !!!*



Il nous reste à trouver les ZL 1/6 et 1/5 en remontant vers le plateau par Revest -du- Bion. La ZL 1/6 borde de la route et la ZL 1/5,cachée dans la forêt de chênes et de châtaigniers où l'on trouve à l'automne des champignons comestibles, en particulier, des cèpes à tête noire comme en Dordogne.

Et les ouvrages de transmissions, me direz-vous ?

Pour V1 relatif au PCT1 dont la plate-forme se voit de toute la vallée du Calavon , d' Apt, de Gargas, de Bonnieux, il faut prendre la route en face la ZL 1/1, près du petit cimetière de Lagarde-d'Apt, faire quelques kilomètres dans un paysage sauvage de chênes, de genévriers, de cades, de thym avant de trouver le radôme protégeant des antennes et les mâts supportant d'autres antennes et d'avoir une vue imprenable sur le LUBERON et la vallée du Calavon.

Pour V2 relatif au PCT2, il faut prendre la route qui mène au Ventoux par le Chalet-Renard, après le lieu-dit « le Ventouret » ,prendre une route qui serpente dans un paysage de montagne encore plus sauvage, plein des senteurs de toutes ces fleurs, plantes ,arbres qui y poussent librement et découvrir la vallée du Toulourenc ,Reilhannette et Montbrun.

Pour T1 ,on reprend la route du Ventoux et après le belvédère, on prend à droite, en montant pendant quelques kilomètres et on aperçoit les pylônes du remonte-pente de la station du Chalet-Renard avant de découvrir la plate-forme de l'ouvrage et l'immense Radôme abritant les antennes permettant la réception depuis Taverny ou Lyon- Mont-Verdun et la retransmission vers les PCT via V1 ou V2.

Pour T2, il faut passer le Chalet-Renard, prendre la route qui mène au sommet et dans l'avant-dernier virage avant ce sommet, à droite, la route menant à la plate-forme de T2, identique à T1. Lorsque vous êtes en haut près de la station radio et que vous regardez vers le Sud-Est, la vue plonge sur T2 et son radôme.

A chacun de ces ouvrages qu'aujourd'hui je suis allé revisiter en pensée, que je revois avec tant de précision, de netteté après tant d'années, combien de souvenirs sont attachés :souvenirs de problèmes techniques, humains aussi qu'il fallut résoudre ,de problèmes d'accès , l'hiver, quand les routes étaient enneigées, verglacées .Je crois que si je voulais écrire tous ceux, en version S2 ou S3, dont le souvenir est si vivace dans ma mémoire, qu'un livre n'y suffirait pas.

Ma balade ne serait pas complète si nous n'allions pas du coté de ce qui aurait dû être la 3ème Unité de Tir, située entièrement dans les Alpes-de-Haute-Provence. Les travaux furent commencés, mais arrêtés par le président GISCARD d'ESTAING après son élection en 1974.

En particulier, les câbles de liaisons filaires furent installés, les liaisons d'appui latéral avec le PCT 2 ou le PCT1 transitaient par ce que l'on appelait les ZL Nodales de la 3ème Unité

J'ai souvenir d'interventions sur ces câbles, une entre autres, « sur la bretelle de Montsalier, un hameau perdu entre Simiane et Banon » avec notre ami WILEY, le technicien des câbles qui fut l'un des premiers civils à travailler sur le chantier S2, également ancien de l'Armée de l'Air qui fit la guerre sur « Marauder » au GB 1/22 « MAROC », retiré maintenant près d'Apt et l'équipe de la CGEE de Robert EYMONY qui maintenant, tient le restaurant de la « Haute-Burlière » dans le charmant village de Viens où l'on y déguste une cuisine provençale raffinée.

Une autre me revient, c'était sur la route du col du Négron ,coin isolé qui n'a pas dû beaucoup changé depuis que GIONO le parcourait dans les années 50, pas très loin du village des Ommergues, qui me faisait penser à son roman, le « *Hussard sur le toit* ». Nous faisons là ,à l'abri des curieux, des essais dans le cadre de la protection à l'IEM ,sur des tronçons de câbles prévus pour la 3ème Unité.

Dans le massif de l'HOSPITALET, au Nord-Est de Banon, près du village de SAUMANE dans un paysage à couper le souffle dont je garde un souvenir émerveillé, le début du creusement du PCT3 fut commencé.

Et aujourd'hui, c'est fini, tout cela va s'arrêter. Cette composante SSBS, pour laquelle j'ai œuvré avec tant de passion pendant tant d'années qui ont passé très vite, me semble-t-il aujourd'hui, aura servi pendant un peu plus de deux décennies. C'est un peu comme un film qui vous a passionné et qu'après le mot « Fin » le rideau retombe, la lumière se rallume, on revient sur terre après avoir rêvé le temps qu'a duré le spectacle et l'on ressent au fond de soi, un sentiment de tristesse, de déception, de vide.

Mais pour moi et sans doute pour d'autres, c'est peut-être aussi le regret du temps passé ,d'une période de notre vie faite d'activité intense, de responsabilités pendant laquelle, j'eus le sentiment de contribuer à une réalisation technique hors du commun. Et il me semble que lorsque je reviendrais sur le plateau, il y manquera toujours quelque chose, ça ne sera jamais plus « Mon plateau d'Albion !!! ». Peut être qu'un jour j'essaierais ,aidé par quelques anciens qui comme moi y auront passé une partie de leur vie, d'écrire plus en détail l'histoire de cette réalisation de la force SSBS implantée dans ce coin de FRANCE, si prenant lorsqu'on le connaît et qui fut pendant tant d'années, le Sanctuaire National pour la Force de Dissuasion ,tel que l'avait défini et décidé le Général de GAULLE.

Centre d'Essais des Landes

TIR SSBS – S3 Silo d'évaluation opérationnel Armée de l'Air



Références aux ouvrages de Jean GIONO

- (1) Provence,
- (2) Un de Baumugnes,
- (3) le Serpent d'étoiles.

Principales Abréviations utilisées dans le texte

1er GMS	<i>1er Groupement de Missiles Stratégiques</i>
SSBS	<i>So l- Sol -Balistique- Stratégique</i>
SNLE	<i>Sous-marin Nucléaire Lanceur s d'Engins</i>
ZL	<i>Zone de Lancement</i>
PCT	<i>Poste de conduite de Tir</i>
AAV	<i>Atelier d'Assemblage Vecteur</i>
V1,V2	<i>Relais Vestale(nom de code d'un système de transmissions)</i>
T1,T2	<i>Terminaux Vestale</i>
DBF	<i>Démonstration de Bon Fonctionnement</i>
VTE	<i>Véhicule Transporteur Erecteur</i>
VTPH	<i>Véhicule transporteur Partie-Haute</i>
IEM	<i>Impulsion Electromagnétique</i>
CGEE	<i>Compagnie Générale d'Equipements Electriques</i>
IDC	<i>Industrielle de chauffage</i>
CII	<i>Compagnie Industrielle d'Informatique</i>

Septembre 1996

Gérard PERINELLE

L'AAA/MU remercie tout particulièrement Gérard Périnelle qui met à notre disposition des articles précis et bien écrits issus de sa mémoire, et des nombreuses notes qu'il a prises pendant son activité d'une forte intensité. Sans aller jusqu'à reprendre la citation de Monsieur Laurenjoye citée dans ce texte, que penseront nos descendants des options et des décisions que nous avons prises sur nos grands programmes, S.M., Ariane, Satellites... mais aussi Hélicoptères, Avions dont on parle beaucoup ces temps-ci. Il est encore temps d'écrire tout cela avant qu'Alzheimer nous rattrape... au fait j'ai perdu son prénom... ah, je sais c'est le début... enfin le plus tard possible.

Denis MANSOUX