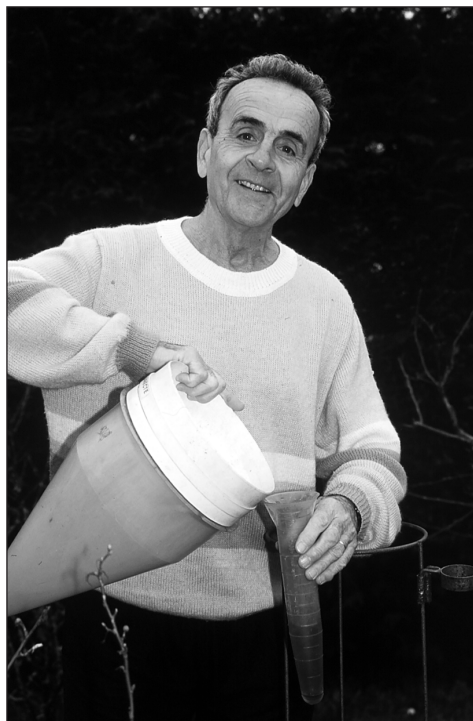


MICHEL PLANTIER

Né à Dijon et fils d'ingénieur, Michel Plantier s'est orienté, un peu par hasard, vers la Météorologie nationale, en 1948. Après un premier poste à l'aéroport du Bourget, où il a pu approcher Didier Daurat de l'Aéropostale, il a embarqué sur les frégates météorologiques. En haute mer, ces bateaux servaient de station météo et de balise aérienne. Michel Plantier fait partie des rescapés du Laplace, qui, au retour d'une mission, a coulé sur une mine près de Saint-Malo, en 1950. Il a participé par la suite aux grandes expériences scientifiques civiles et militaires françaises du XX^e siècle : lancement des premières fusées françaises, les Véronique (1952), premiers essais nucléaires au Sahara (1960) et à Mururoa (1966), tir d'Ariane 1 (1979). Il a été, entre-temps, météorologue en terre Adélie, lors des années géophysiques internationales (1957 et 1958). Aujourd'hui, Michel et Colette Plantier passent leur retraite à Genêts, face au Mont-Saint-Michel.

« J'ai aimé l'ambiance particulière propre aux missions, cet esprit d'équipe, où chacun a un rôle à remplir, où chacun dépend de l'autre. Tout au long de ma carrière, je n'ai rencontré que des gens extraordinaires, scientifiques de haut niveau ou techniciens toujours prêts à dialoguer. Après l'Antarctique (1957 et 1958) et au moment de quitter le Centre d'expérimentations du Pacifique, en 1971, j'ai réalisé que j'avais eu beaucoup de chance au cours de mes différentes affectations de travailler sous les ordres de « patrons » de très grande valeur. J'ai



Michel Plantier dans le jardin de sa maison de Genêts, où il a installé un pluviomètre. Michel Plantier a été décoré de la médaille de l'Aéronautique et du Mérite national pour son travail mené au sein de la Météorologie nationale (Collection Michel Coupard).

d'ailleurs retrouvé des hommes de cette même qualité au Centre spatial guyanais, de 1971 à 1980. Aujourd'hui, Colette et moi habitons Genêts, où nos enfants et petits-enfants aiment venir souvent. J'aide les personnes en difficulté et les animaux malheureux ; je donne un coup de main aux Restos du Cœur... Et, quotidiennement, je relève la pluie ! Je suis météorologiste.

Né à Dijon le 7 février 1928, j'ai grandi heureux en compagnie de mes cinq frères et sœurs. En 1932, Georges, mon père, ingénieur agronome et ingénieur Sup Elec, a été affecté au Génie rural à Dijon, puis à Besançon. Il supervisait la modernisation des campagnes : l'électrification et le remembrement. C'était un homme formidable et très modeste qui a fait une belle carrière. Il m'a donné le goût du travail concret. Beaucoup plus tard, lorsque j'ai refusé une promotion, un gars qui me connaissait bien a dit : « *C'est normal qu'il dise non, Plantier. C'est un homme de terrain, pas de bureau !* » Après avoir passé le premier bac à Dijon, en 1944, et le second, mathématiques élémentaires, à Grenoble, et n'ayant pas un goût prononcé pour les études, je décidai de suivre une préparation courte à l'école de Grignon, située près de Paris. Elle formait des ingénieurs agricoles en deux années. C'était mon niveau, et comme j'adorais le monde rural ! Mais n'ayant ni famille ni amis à Paris, mon père a refusé de peur que je me retrouve seul, livré à moi-même. J'ai alors effectué une année en prépa, à l'école Centrale de Lyon. Dans l'insouciance de mes 18 ans, je n'ai malheureusement pas beaucoup travaillé, et j'ai raté mon entrée à l'école Centrale de Lyon et le concours de l'Institut géographique national (IGN). Mais c'est en prenant connaissance de mes résultats sur le tableau d'affichage que ma vie a pris son véritable tournant : un étudiant, qui lui aussi avait été collé, m'a lancé : « *Tant pis pour celui-là ! Je vais préparer le concours de la météo.* » Je me suis dit : « *Tiens,*

c'est une bonne idée. » Ce concours de technicien était à ma portée et j'ai téléphoné à mon père pour lui annoncer. A ma grande surprise, et bien que profondément déçu par mes deux échecs, il fut ravi de mon choix. Heureuse coïncidence, il avait assuré de nombreux sondages de vent, pendant la guerre de 1914-1918 dans l'unité des zouaves. Il avait apprécié ce travail. Mon goût pour la météo figurait peut-être caché dans mes gènes. Quant au copain à l'origine de ma vocation, je ne l'ai jamais revu.

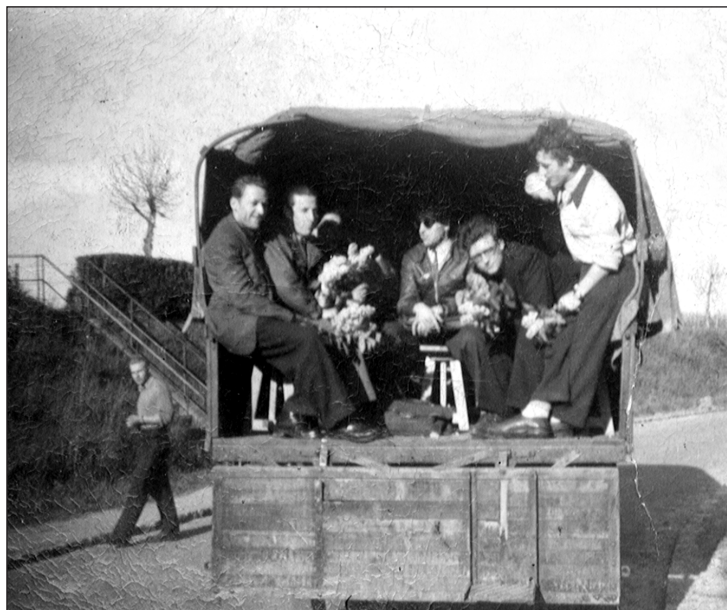


*Les parents de Michel Plantier, vers 1960 :
Marie-Josèphe et Georges Plantier
(Collection Michel Plantier).*

Bourget, 1948 : j'ai débuté pointeur et télétypiste

Je suis donc entré à la Météorologie nationale le 5 janvier 1948. La formation de technicien a duré six mois au fort de Saint-Cyr, un ouvrage à la Vauban situé près de Bois-d'Arcy. Le 5 juillet 1948, à ma demande, j'étais affecté au Bourget, où se trouvait le centre météorologique régional Nord. La station couvrait les vols métropolitains et continentaux. Orly, qui dépendait aussi de ce centre, desservait principalement les vols transcontinentaux. On travaillait jour et nuit, dans les 48 heures par semaine. C'était dur, mais j'ai trouvé au Bourget une bonne ambiance de camaraderie. J'en conserve un excellent souvenir. En particulier celui de notre chef, l'ingénieur Defrance. Nous allions les uns chez les autres, nous faisons des virées ensemble. C'était vraiment une belle époque.

Six permanents opéraient à la station : le prévisionniste, avec sous ses ordres le protectionniste, l'observateur, le pointeur, le télétypiste et le transmissionniste. Le prévisionniste recevait et analysait les relevés des stations maritimes et terrestres de l'Atlantique à la Russie et de la Suède au Sahara. Le protection-



*Paris, mai 1948 :
René, Louis,
René, Bernard,
Jean-Paul et
Marcel en route
pour la station du
Bourget
(Collection Michel
Plantier).*

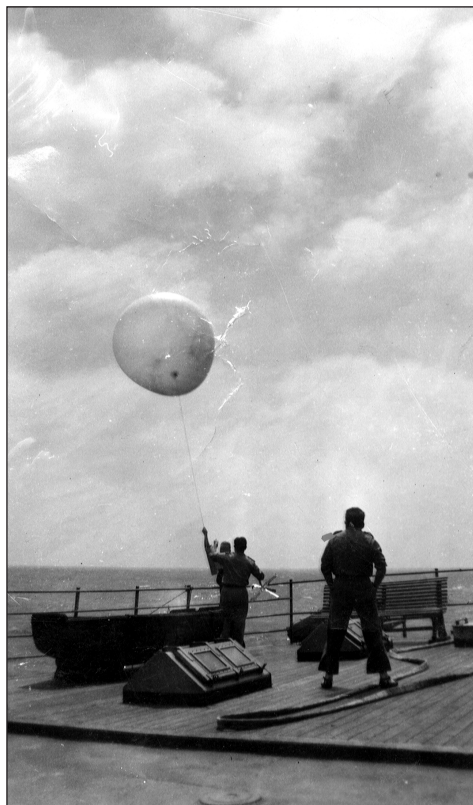
niste, lui, renseignait les avions qui décollaient. La journée, les mesures étaient étendues, d'une part à l'Atlantique et, d'autre part, à la Russie. Ce qui n'était pas sans poser quelques problèmes : la Grande-Bretagne et la Russie n'utilisaient pas les mêmes unités mesures, ni les mêmes codes que nous. L'observateur n'avait pas le rôle le plus facile. Un boulot de chien ! Il observait le temps local et mesurait, entre autres, la pression de l'air. Toutes ces méthodes manuelles n'existent plus, elles sont remplacées par des procédés automatiques et informatiques. J'ai commencé ma carrière comme pointeur et télétypiste. Nous recevions les informations chiffrées et codées, et nous inscrivions ces données sur une carte renouvelée toutes les trois heures. La France comptait, à l'époque, une cinquantaine de stations météorologiques et de stations climatologiques. Les pointeurs rapportaient, sous forme d'icônes et sur une carte principale appelée la « Norvégienne », les données chiffrées reçues.

Il y avait quelques vols de nuit au Bourget, notamment ceux de l'Aéropostale, dirigée par Didier Daurat. Ses hommes volaient sur avions Dakota. Seulement deux lignes postales fonctionnaient : Bordeaux - Toulouse - Pau et Lyon - Marignane - Nice. L'Aéropostale, c'était notre souci : les contraintes de livraisons du courrier obligeaient les pilotes, des types formidables d'ailleurs, à voler par tous les temps ou presque. La mission d'abord ! Lorsque les conditions météorologiques se dégradaient, Didier Daurat se rendait, en personne, au Bourget. C'était un « Monsieur », un meneur d'hommes de la trempe de Paul-Emile Victor, que j'ai connu par la suite. Il émanait de lui une forte autorité qui nous impressionnait tous.

Sur la fin, j'ai exercé comme observateur, puis je suis passé aux transmissions... rien d'exaltant. J'ai quitté cette station au début de l'année 1950 pour suivre un stage de radiosondage à Trappes. Dans ces années-là, nous étions capables de mesurer la température, l'humidité, la pression et le vent dans l'atmosphère. Les capteurs étaient fort rudimentaires. Par exemple, en se dilatant le long d'un curseur, une mèche de cheveux servait à mesurer l'humidité de l'air. Plus tard, en 1957, j'ai souvenir d'avoir utilisé ce type de matériel en terre Adélie, mais avec un capteur d'humidité différent. Celui-ci était en « peau de batteur d'or » : un morceau de péritoine, comme l'utilisaient en guise de tamis les chercheurs d'or. Nous avions oublié tous nos capteurs en France et je suis allé demandé au toubib de l'expédition : « *Gilbert tu ne peux pas m'avoir un morceau d'estomac de phoque ?* » Pas spécialement interloqué, il a prélevé l'organe en question sur un phoque qui gisait sur la glace de mer et m'a dit (je revois toujours la scène) : « *Tiens voilà ton truc, si tu peux faire des mesures avec cela !* » Et il m'a balancé une peau absolument infecte. Je l'ai découpée et j'ai réalisé des mesures avec. A notre retour en métropole, avec mon ami le météo Robert Magniez nous avons dépouillé ces résultats et, à ma connaissance, nul n'y a trouvé à redire.

En 1950, nous naviguions sur des escorteurs à vapeur

Ayant obtenu ma qualification de radiosondeur, j'ai embarqué en mai 1950 sur les frégates météorologiques : de véritables stations de mesures qui, en poste fixe, servaient de balise aux avions volant vers New York. Les relevés sur l'Atlantique Nord étaient effectués par neuf navires seulement : anglais, américains et français. La France avait acheté quatre avisos à l'Amérique, de bons vieux escorteurs qui avaient encadré les convois vers la Russie pendant la Seconde Guerre mondiale. Ils mesuraient une centaine de mètres de long sur une vingtaine de large. C'étaient des bateaux très « marins » (qui étalaient bien la houle) mais qui n'allaient pas très vite. Ils naviguaient de 12 à 15 nœuds, et étaient encore propulsés par deux machines alternatives à vapeur fonctionnant au fuel et non plus au charbon. Nous partions de Brest, notre port d'attache, pour aller nous positionner au point K, par 47° nord et 15° ouest. Nous mettions deux à trois jours pour atteindre notre destination et les campagnes duraient de trois à quatre semaines. Comme nous ne pouvions pas rester à l'ancre, nous tournions en rond à proximité du point K, sans avoir le droit de nous en éloigner de plus de 5 à 6 miles. J'ai fait une première campagne sur le *Laplace*, en compagnie de collègues très sympathiques et de marins de la Marine nationale. Sur ces frégates, nous effectuions les observations classiques de température, de pression et de vent avec les moyens radars du bord. Cet ensemble de relevés était indispensable bien que très insuffisant.



Les frégates se relayaient régulièrement et un commandant n'abandonnait la zone que dans des cas exceptionnels : une urgence médicale, une grosse tempête. Une fois, nous sommes descendus d'urgence en Espagne, un marin devait subir une opération. Bien sûr, il fallait aussi affronter les coups de vent et j'ai vu rester à la cape pendant des heures. Aujourd'hui, ces frégates météo sont abandonnées et ces mesures sont assurées par les bateaux de commerce.

Août 1950, à bord de la frégate Laplace, lancement d'un ballon sonde. « Les ballons que nous utilisions ne montaient pas à plus de 20 km. Actuellement, ils atteignent les 30 à 35 km d'altitude. » (Collection Michel Plantier).

Septembre 1950 : le Laplace a coulé en 10 minutes !

Le 12 septembre 1950, c'est la catastrophe ! Nous rentrions sur le *Laplace* et nous étions sous la menace d'une grosse dépression. Nous sommes arrivés un peu tard à l'écluse de Saint-Malo. Le bateau ne pouvant plus entrer dans le bassin, le commandant Rémusat a décidé de mouiller dans la baie de la Fresnaye, protégée des vents dominants par le cap Fréhel. Nous aurions pu repartir en mer, mais le temps était vraiment trop mauvais. Cette tempête avait la qualification de cyclone ! C'est rare en Bretagne. Je me rappelle le sympathique pot d'honneur pris au poste des seconds, juste avant notre séparation prévue pour le lendemain.

Dans la nuit, vers 23 heures, le bateau a sauté sur une mine datant de la Seconde Guerre mondiale ! Brutalement réveillé et mouillé, je me suis dit, très étonné et contrarié : « *Mais, il pleut dans ce bateau !* » Très vite, j'ai réalisé,

éberlué, que j'étais allongé sur la plage arrière ! Comment avais-je pu me retrouver là ? Alors que je dormais dans ma couchette, à l'intérieur du bâtiment ! J'avais sans doute été projeté par le souffle de l'explosion. Je ne m'étais rendu compte de rien. Ayant repris plus ou moins mes esprits, je me suis dirigé par la coursive extérieure vers le local météo, quand j'ai croisé le timonier Buzaret, muni d'une grosse lanterne. « *Tu as entendu l'explosion* », m'a-t-il dit, en éclairant l'intérieur de la station. Tout était pulvérisé. J'ai essayé de sauver mon collègue, le chef de mission Colcanap. Il couchait au-dessous de moi, côté tribord et n'avait pas été projeté hors de la cabine... mais il était vivant. Avec Buzaret nous avons réussi à le remonter sur le pont, où régnait une grande agitation. J'ai lancé au timonier : « *Vite ! Allons chercher les autres !* » J'ai aidé Martin à sortir de sa cabine bâbord. Complètement déboussolé, il ne savait plus où il était (Je le revois régulièrement, chaque fois que je peux y aller, à la cérémonie commémorative qui se déroule tous les ans à Saint-Cast, en l'honneur des disparus). Je l'ai poussé hors du bateau, puis j'ai voulu redescendre à la cabine météo pour sortir Pioget. Mais il était trop tard. Le bateau avait pris trop de gîte. Le bosco Habasque distribuait les gilets de sauvetage. Rapidement nous avons équipé et jeté à l'eau un blessé ; j'ai enfilé mon gilet et le bateau s'est mis à pencher dangereusement. Le bosco nous a ordonné de sauter. Les marins qui le pouvaient évacuaient le navire, aidés par le médecin de bord. Ensemble ils installaient les grands blessés dans une baleinière. Malheureusement elle n'a pu être débordée et a été entraînée vers le fond avec le bateau. J'ai glissé doucement le long de la coque et, soudain, j'ai senti la morsure de l'eau froide. On n'a pas mis longtemps à couler, 10 minutes à peine ; le *Laplace* était quand même un beau bâtiment de 1 500 tonnes.

51 marins et scientifiques ont trouvé la mort le 16 septembre 1950, dans le naufrage du Laplace. Un monument en leur mémoire a été érigé sur la plage de la Mare à Saint-Cast, face à la mer (Collection Michel Coupard).



Sur huit « météos », nous sommes revenus à trois vivants

Nous sommes restés une dizaine d'heures dans l'eau. Une horreur ! Nous avons été rapidement emportés au large du Cap Fréhel. Nous avons pu nous regrouper, nous accrocher à un bout de bois. Nous nagions comme nous pouvions. Au bout d'un moment, je me suis approché d'un radeau, un grand carré de liège jeté à la mer lors du naufrage. Je me suis agrippé aux filins tandis que d'autres réussissaient à monter dessus. La mer était contre nous : de temps en temps la houle renversait notre radeau de fortune. Nous étions seuls, perdus. Le radio du bord n'avait pas eu le temps de lancer un SOS. Qui pouvait imaginer pareille catastrophe ? Nous avons dérivé, perdant progressivement des gars mourant d'épuisement et de froid. A la fin, nous n'étions plus que cinq ou six, avec le bosco. Soudain, à 9 heures du matin, assis en équilibre sur le bord du radeau, au bout du rouleau, replié sur moi-même (le bosco m'avait sorti la tête de l'eau plusieurs fois), j'ai distingué vaguement, au loin, un bateau blanc qui se dirigeait vers nous. C'était la vedette de Saint-Malo, le bateau pilote qui venait, tout naturellement, nous chercher pour guider notre frégate jusqu'au port. Quand il est arrivé sur les lieux du naufrage, au milieu des débris qui flottaient, son commandant a tout de suite compris le drame qui s'était joué dans la nuit à l'insu de tous. Alors que la vedette longeait notre radeau pour nous récupérer, un marin nous a crié : « *Pas tous à la fois !* », puis je me suis évanoui.

La moitié de l'équipage, composé d'une centaine d'hommes, a péri. L'équipe météo comptait huit personnes, dont quatre civils. Nous sommes revenus à trois, le second-maître Fily et deux civils : Martin et moi. Les noms de tous ceux qui ont péri en mer cette maudite nuit du 12 septembre 1950 sont inscrits sur un monument aux Morts à Saint-Cast. Dans ce naufrage j'ai perdu de bons copains, dont le second-maître Hétet : la nuit de l'accident, il assurait son service à l'avant du bateau. Juste après l'explosion, il a couru vers l'arrière pour voir ce qui se passait. Mais il est tombé dans une anfractuosité et s'est cassé la jambe. Avec l'aide du bosco nous lui avons mis une brassière de sécurité et l'avons jeté à la mer... Il fallait faire vite ! Très vite ! Mais il s'est noyé. Avec une jambe cassée, que voulez vous faire ? J'ai revu le bosco en 1999, à la cérémonie de Saint-Cast. On a évoqué ces moments terribles. 50 ans après, mes cauchemars tournent toujours autour de la mer. Vous comprenez pourquoi je n'ai pas pu aller voir le film *Titanic*.

J'ai été hospitalisé à Dinard. J'avais juste une blessure légère à la tête, et j'ai longtemps conservé une certaine insensibilité dans la cuisse droite. A ma sortie, le chef de la région Ouest (Rennes) est venu me chercher, en voiture. Son setter était couché à l'arrière. « *Ne faites pas attention au chien* », m'a-t-il dit. Mais au

bout d'un moment l'animal s'est dressé et a posé sa tête sur mon épaule. Son maître a été surpris : « *C'est la première fois que je lui vois faire une chose pareille. Il doit se rendre compte que vous n'êtes pas en bon état.* »

Puis j'ai pris le train pour Paris. Deux administrateurs de la météo sont venus me chercher à la gare Montparnasse. Deux grands messieurs en imperméable mastic, impeccablement vêtus ; et moi, tout ébouriffé, qui était avec mon vieux pantalon... j'ai beaucoup ri. J'ai ensuite retrouvé mon père à Dijon. Et là j'ai appris que le matin du naufrage, vers 5 heures, alors que personne encore n'était au courant, ma mère, en vacances avec mes sœurs à Golfe-Juan dans les Alpes-Maritimes, a franchi en courant la voie de chemin de fer pour se rendre chez son frère. Anxieuse, elle lui avait suggéré avec insistance : « *Marc, il faut que tu te renseignes. Il est arrivé quelque chose à Michel !* » Quelle extraordinaire intuition !

1952 : les fusées servaient pour des relevés météos

Après cette mésaventure j'avais un peu peur de repartir sur les bateaux. Mais tout le monde m'a conseillé de reprendre la mer le plus vite possible. Alors j'ai embarqué sur le navire *Le Verrier* et navigué jusqu'à seulement avril 1952, car je devais effectuer mes douze mois de service militaire. J'ai fait mes classes à la section météo du Bourget, comme instructeur des jeunes recrues. Puis, à ma demande, j'ai été affecté à Colomb-Béchar, dans le sud algérien, à la limite du Sahara. Je garde un merveilleux souvenir de cet endroit, malgré un climat parfois capricieux. Lors des grandes tempêtes, des murs de sable vous tombaient dessus à une vitesse fabuleuse. Le sable pénètre partout, c'est effroyable, effroyable ! Colomb-Béchar était la base d'essai des toutes premières fusées françaises. C'était l'épopée des fusées *Véronique*. J'ai assisté à deux lancements, à Hammaguir et à Menouar. Ma fonction consistait à effectuer des mesures d'altitude. A l'époque je ne pensais pas que les fusées prendraient autant d'importance. Celles-ci servaient juste à faire des relevés météorologiques, rien de plus. A 26 ans, je ne me projetais pas dans l'avenir, je vivais au jour le jour.

Cette base était dirigée par le commandant Pédelmas, un homme très gentil. Mes collègues de chambrée étaient tous gradés, sauf moi qui étais en outre le plus âgé... un comble ! Mais j'étais quand même capitaine de l'équipe de football. Le commandant venait parfois nous encourager et il me charriait à chaque fois que nous encaissions un but : « *Plantier, un !* » Autrement dit : un jour de salle de po (salle de police) ! Ah ! ce que l'ambiance était cool et le chef

de la section météo paternel. Quand il a fallu revenir en France, j'ai regretté ce lieu, comme, d'ailleurs, tous les endroits d'outre-mer où j'ai servi.

De retour à Paris en 1953, je me suis interrogé sur ma carrière. Célibataire, j'étais de fait disponible. J'ai travaillé, notamment, à Saint-Auban sur la Durance, site bien connu des vélivoles (*pilotes de planeurs*). Dans cette région des Alpes-de-Haute-Provence, des ondes se forment en altitude. Un pilote expérimenté, qui sait jouer de ces vents avec adresse, plane pendant très longtemps et sur de grandes distances. Notre rôle, à nous météorologistes, consistait à déterminer l'instant de création de ces ondes. Parfois des formations nuageuses étranges apparaissaient, des sortes de lentilles s'empilant comme des assiettes. A cette époque, les observateurs météorologistes consignaient dans leurs comptes rendus quotidiens toutes les mesures et observations visuelles. Et jamais, bien que ce fût à la mode, je n'ai entendu parler de soucoupes volantes. Cette campagne à Saint-Auban a duré un mois et demi. Là encore le travail était passionnant et l'ambiance excellente. Au cours de cette période, j'ai eu la chance de participer, en tant que météo, au championnat du monde de vol à voile, à Saint-Yan (en Saône-et-Loire).

MISNA 54 : sur une île isolée à 3 000 km de l'Afrique

Courant 1953, je me suis porté volontaire pour partir à la Nouvelle-Amsterdam, une île volcanique isolée au cœur de l'océan Indien, au nord de l'archipel des Kerguelen et à 3 000 km des côtes africaines. Une douzaine de techniciens, aidés de Comoriens pour les tâches domestiques, assuraient le fonctionnement d'une importante base scientifique. L'équipe comprenait cinq météorologistes civils, dont un chef de mission, plus quatre militaires (trois radio et un mécanicien) et un docteur. Mes collègues de la météo qui sont restés mes amis étaient l'ingénieur Marcel Malick, chef de mission et maire du district, Gilbert Boisseau, Christian Proust et Robert Magniez. La mission dépendait du service des Terres antarctiques australes françaises (TAAF), service du ministère de la France d'outre-mer. Les TAAF géraient, à cette époque, la terre Adélie (en Antarctique), les îles Kerguelen et la Nouvelle-Amsterdam. J'ai quitté la France fin 1953, pour assurer la mission appelée *Nouvelle-Amsterdam 1954* (ou MISNA 54). Nous sommes descendus sur Madagascar par avion ; nous avons ensuite pris un train pittoresque de Tananarive à Tamatave où nous avons embarqué sur le liberty-ship *Saint-Marcouf*, en direction des Kerguelen pour assurer la relève de l'équipe scientifique en place. Après cette escale, le navire est reparti vers le nord, jusqu'à la Nouvelle-Amsterdam, notre destination.

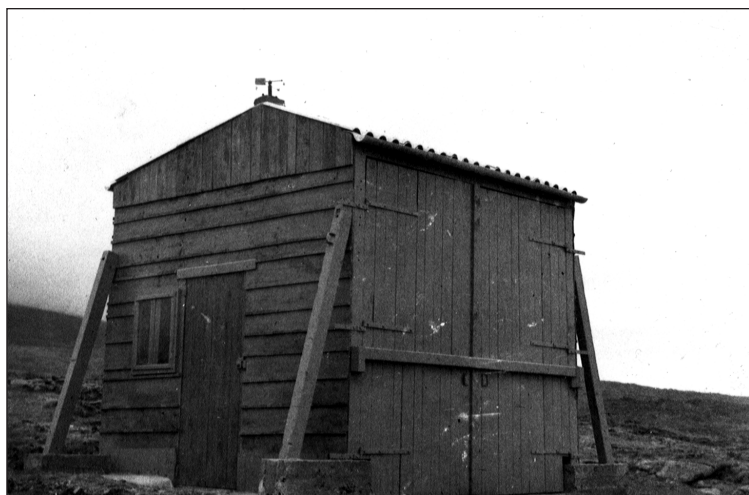


Sur l'île de la Nouvelle-Amsterdam, en 1954. L'équipe se consulte lors de la préparation de l'isolement du bassin d'eau potable, pour qu'il ne soit pas souillé par les vaches sauvages. De gauche à droite : messieurs Perrin, Baudelot, Daoudal, Sarniguet (de dos), Michel Plantier et Marcel Malick (Droit réservé).

Notre mission a duré un an. Nous n'étions pas toujours seuls dans ces mers peu fréquentées. Une fois dans l'année, un bateau de pêche breton, le *Sapmer*, venait y effectuer une campagne de quelques mois à la langouste. Il y en avait tellement, des langoustes, que nous n'en mangions que les pattes et que l'on en nourrissait « Oscar » et « Manon », un couple de cochons bien gras qui ne nous a même pas fait de petits. J'étais chargé de m'en occuper. Les Comoriens, de religion musulmane, n'y touchaient pas. « Oscar » et « Manon » sortaient régulièrement de leur enclos. Ils se promenaient librement dans le camp. Quelquefois Oscar entrait dans le local météo et s'y laissait tomber d'un coup ! Le sol tremblait et le baromètre faisait alors un bon. Pour blaguer nous marquions sur le relevé : « pression Oscar ».

Un jour, comme d'habitude, j'ai lâché « Oscar » ! Nous étions à trois ou quatre mois du retour. Le chef de mission, en prévision de son passage à Madagascar et de ses réceptions mondaines, avait lavé ses chemises et les avait mises à sécher sur l'herbe. Oscar les a lacérées ! Je ne m'étais aperçu de rien. Le chef de mission m'a interpellé sèchement : « Vous savez ce qu'il a fait votre cochon, Plantier ? » « D'accord je m'en occupe, mais ce n'est pas " Mon " cochon, ai-je répondu. Peu importe ! il a déchiré mes chemises ! », m'a-t-il rétorqué, avant de décider de tuer « Oscar ». Quelle tristesse ! Et là, chacun s'est découvert des talents de charcutier. Mais on a dû seulement en manger un rôti et un pâté de tête.

J'étais à la fois météorologiste et anesthésiste



A la Nouvelle-Amsterdam, Michel Plantier s'était construit une petite cabane pour ses expériences météorologiques. Elle existe toujours sous le nom d'Abri Plantier (Collection Michel Plantier).

Cette mission à la Nouvelle-Amsterdam m'a beaucoup plu. Dans ce genre d'expédition, isolé du monde en plein océan, il fallait être autonome et tout amener à l'exception du poisson, que l'on pêchait, et, dans notre cas, de la viande ; car des bovins sauvages vivaient sur l'île. Ils formaient un troupeau et nous n'avions qu'à nous servir. Chacun de nous avait reçu une ou des formations complémentaires. C'est ainsi que j'étais l'anesthésiste de l'expédition, je secondais le médecin. Un jour, un pêcheur qui s'était planté un gros hameçon dans la main est venu nous trouver. Le pauvre avait un phlegmon qui enflait, un pouls qui s'accélérait. J'ai pratiqué une petite anesthésie, le temps que le toubib pose des drains. Nous vivions dans des baraques métalliques appelées Fillod, la plus grande et la plus confortable était l'hôpital de campagne.

Austère et dangereuse, la Nouvelle-Amsterdam est un ancien cône volcanique. Au nord, elle s'achève brutalement sur une profonde falaise, haute de plusieurs centaines de mètres. Alors nous nous étions installés au sud, qui était plus accessible. Le climat très humide et venteux ressemble à celui d'Ouessant. Des otaries et des éléphants de mer y vivent, ainsi que des sternes et des gorfous. Au large nous voyions souvent passer des orques épaulards. Les hivers étaient plutôt doux, la neige ne coiffait le sommet du volcan que très rarement. Une végétation rase occupe l'île, Gilbert Boisseau y a d'ailleurs planté un pommier qui a bien poussé. Je n'aimais pas chasser, mais j'y allais, une fois tous les dix à douze jours. Surtout, je ne sortais jamais seul, car je connaissais les risques. Notre camarade Claude Chedhomme y a disparu plus tard. Il était parti

se promener avec le chien de la base, « Mickey »... qui est revenu seul. On pense que Claude est tombé d'une falaise. On n'a jamais retrouvé son corps. L'île est vraiment remplie de pièges naturels. Là-bas, des voûtes couvrent les coulées de lave qui risquent à tout moment de s'effondrer sous votre poids. Une fois, l'une d'elles a craqué sous les pieds de Christian Proust. Plus de peur que de mal !



La vie était rude à la Nouvelle-Amsterdam. Ici, les Comoriens dépècent un des taureaux de l'île. Vers 1850, l'explorateur Heurtin avait décidé de créer un élevage sur l'île. Il avait fait venir des vaches d'Afrique du Sud. Hélas, l'isolement avait eu raison de son courage et il avait quitté les lieux, abandonnant ses bêtes sur place. Les animaux se sont reproduits au fil des années et sont retournés à l'état sauvage (Collection Michel Plantier).

La station de mesures de la Nouvelle-Amsterdam était très importante. Si nous possédions une assez bonne connaissance de la circulation générale des nuages et des vents dans l'hémisphère nord du globe, nous nous posions beaucoup de questions sur les océans Indien et Pacifique, où peu de bateaux s'aventuraient. Ce n'est d'ailleurs que des années plus tard (j'étais alors à Tahiti), que nous avons découvert grâce aux images satellites que des zones nuageuses pouvaient s'étendre, sans discontinuer, dans l'hémisphère sud, des régions tropicales aux régions polaires. Jamais nous n'aurions pu l'imaginer.

1956 : volontaire pour une expédition au pôle Sud

Après la Nouvelle-Amsterdam, je suis rentré à mon domicile parisien de la rue Antoinette, dans le 18^e : entre Pigalle et le Sacré-Cœur... entre le diable et les saints. Du printemps 1955 au printemps 1956, j'ai à nouveau effectué plusieurs autres missions, notamment une nouvelle sur les frégates météo. Ces bateaux, avec leur équipage réduit de moitié, étaient armés par la compagnie Delmas-Vieljeux. Ils étaient basés à La Pallice, le port de La Rochelle. Je n'ai pas retrouvé la même ambiance qu'en 1950, où nous étions alors membres de l'équipage à part entière. Pour cette dernière campagne, je ne me sentais qu'un passager technique, rien d'autre.

En 1956, la météorologie recherchait des volontaires pour une mission en terre Adélie, dans le cadre de l'année géophysique internationale. L'ingénieur en chef de la météorologie Jacques Gilbert avait été désigné patron de cette campagne et devait choisir les deux membres de son équipe. J'ai eu l'agréable surprise d'être pris, ainsi que mon meilleur ami Robert Magniez, avec qui j'avais hiverné à la Nouvelle-Amsterdam. Jacques Gilbert avait préféré prendre deux techniciens qui se connaissaient et s'entendaient bien. Robert était précis, organisé, et il avait déjà fait deux hivernages en 1952 et 1954. Les météorologistes n'étaient pas recrutés comme les autres, nous étions des fonctionnaires mis à disposition des TAAF.



Automne 1956, à bord du Norsel en route vers Tahiti : Michel Plantier utilise un théodolite marin pour un sondage de vent (photo du cinéaste Jacques Masson, de l'équipe des TAAF, Terres antarctiques australes françaises, ministère de la France d'outre-mer, à l'époque).

Nous avons embarqué au Havre, en octobre 1956, sur un phoquier norvégien du nom de *Norsel*. Son équipage était habitué à naviguer dans les glaces. Nous aurions pu voyager en avion, mais en chemin il nous avait semblé intéressant d'effectuer des relevés météo dans l'Atlantique et le Pacifique. Nous étions à cinq dans une cabine de l'avant, dont les trois météo. Nous avions accroché un baromètre enregistreur au-dessus de la couchette de Jacques Gilbert. A chaque fois qu'il se relevait, ping ! il se cognait dedans. Qu'est ce qu'on riait avec Robert. Nous étions farceurs quand même ! La traversée de l'Atlantique a duré 15 jours. Lors du franchissement du canal de Panama, je revois encore un collègue qui, pensif, regardait les écluses en murmurant : « *Il faudrait quand même que j'écrive à ma pauvre femme, restée seule.* » Le côté très spectaculaire de cette traversée du canal, long de 120 km, semblait lui échapper totalement. Nous avons mis quelques semaines à parcourir la distance qui séparait Panama de Tahiti, où nous avons fait une halte de trois jours. Le chef de mission a eu bien du mal à faire remonter les gars à bord. Puis direction Melbourne, au sud-est de l'Australie. Nous sommes hélas arrivés à la fin des Jeux olympiques. Deux à trois jours plus tard et nous étions au sud de la Tasmanie, au port d'Hobart. Là nous avons retrouvé le reste de l'équipe, venue par avion. Et une semaine après le *Norsel* atteignait enfin le continent antarctique 2 500 km plus bas. Nous allions y rester 14 mois, totalement isolés du monde.

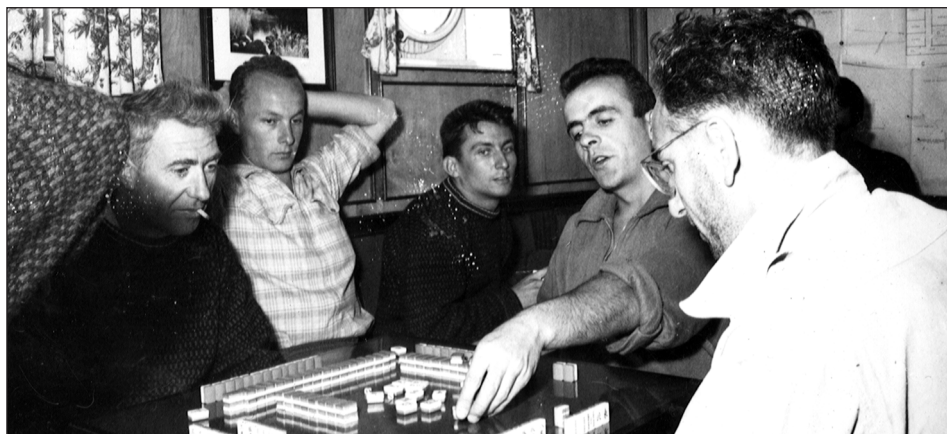
Noël 1956, terre Adélie : 0° C en plein été austral

Pour moi, le plus beau souvenir de cette traversée reste la vision du premier iceberg. C'était hallucinant. Nous avons déjà aperçu quelques morceaux de glace flottant à proximité du bateau. Mais là, c'était autre chose. Je me souviens, j'étais à la passerelle, la température était voisine de zéro. Nous approchions du but, nous étions contents, détendus. Le temps n'était pas très beau et la visibilité se réduisait de plus en plus, jusqu'à un demi-mile. Prudent, le commandant a modifié son cap. Soudain, côté tribord, le brouillard a changé de couleur, pour devenir bleuté. Et d'un seul coup un énorme iceberg a surgi de la brume. La mer se brisait sur cette montagne de glace qui mesurait bien cent mètres de haut et trois kilomètres de long ! Nous étions tous béats d'admiration. Les couleurs étaient magnifiques, le soleil irisait de bleus et de verts cet iceberg parcouru de lignes de fractures. Peut-être était-il un enfant du glacier de l'Astrolabe, situé à proximité de la pointe Géologie ?

Non loin de la terre Adélie, le bateau a traversé une mer de glace. En certains endroits, l'ice-pack faisait deux à trois mètres d'épaisseur. Il a fallu trouver un

passage. Le *Norsel* n'était pas un bateau conçu pour briser la glace, mais il a réussi à se faufiler entre les blocs gelés. Nous sommes arrivés à la pointe Géologie de la terre Adélie, peu avant Noël 1956, en plein été austral. Ce jour-là, il faisait 0° degré. Nous nous protégeons du froid par de grosses doudounes, des pull-overs et des bottes fourrées. Etre ravitaillé en cours de mission était impossible. Nous avons dû emporter avec nous tout le matériel nécessaire à notre survie de 14 mois : les abris en kit, le carburant, la nourriture, le matériel scientifique, un hélicoptère Bell...

L'équipe de la station Dumont d'Urville était dirigée par Bertrand Imbert, ingénieur hydrographe de la Marine nationale. Il avait comme seconds Sydney Emery, de la Marine nationale également, et Maurice Grisoni, spécialiste des pôles. Cette mission comprenait aussi quatre scientifiques de haut niveau et leurs adjoints : Jacques Gilbert, André Lebeau (normalien chargé des questions magnétiques), Gilbert Weill (polytechnicien, spécialisé dans les problèmes d'optique atmosphérique) assisté par José d'Aguillon et Kenneth Bullough, physicien anglais chargé des études sur les aurores et sur les couches ionosphériques, et son adjoint Félix Lazarus. En outre, il y avait le médecin-chirurgien, et dentiste éventuellement, Gilbert Goy, trois mécaniciens encadrés par Fernand Jardel, deux radios dont René Merle, René Lapostolle le cuisinier et enfin le cinéaste Jacques Masson. Avec nous était arrivée la relève de la station Charcot : Jacques Dubois, chef de station chargé de la météo, Claude Lorius, chargé du rayonnement et de la glaciologie, et enfin Roland Schlich chargé du magnétisme. Sans compter les deux pilotes de l'hélicoptère, dont le capitaine Petitjean, et deux mécanos, qui, eux, n'hiverneront pas.



Sur le chemin de l'Antarctique, les hommes s'occupent en jouant au mah-jong. De gauche à droite : René Dova, Félix Lazarus, André Lebeau, Michel Plantier et Robert Magniez. Nous sommes à l'automne 1956 (photo du cinéaste Jacques Masson, de l'équipe des TAAF, Terres antarctiques australes françaises, ministère de la France d'outre-mer, à l'époque).

Pris dans la tempête polaire, je ne voyais pas mes mains

La base Dumont d'Urville était installée sur l'île des Pétrils, située en bordure de l'Antarctique. La base Charcot, elle, avait été édifée à l'intérieur du continent, à 2 300 mètres d'altitude. 300 km séparaient les deux sites. Et à Charcot, il faut y aller ! Elle était totalement et en permanence enfouie sous la neige et les températures extérieures atteignaient les -60°C . A Dumont d'Urville elles ne descendaient pas au dessous de -30°C . Le froid n'était donc pas un véritable problème, sauf dans le cas de vents très forts. Nos baraques étaient conçues pour résister aux fortes bourrasques. Une tempête, au pôle Sud, c'est quelque chose à la fois de fabuleux et d'effrayant ! On ne peut pas imaginer. Le vent passe de zéro à plus de cinquante mètres/seconde (180 km/h) en quelques minutes, les appareils de mesure arrivaient d'un seul coup en butée ! L'air froid du continent antarctique s'écoule du sud vers le nord. Il glisse le long d'une très longue pente qui accélère sa vitesse, c'est ce qu'on appelle l'effet catabatique. L'apparition brutale de ce phénomène en surface a reçu le nom de



La base Dumont d'Urville, en terre Adélie, en 1957. De février 1953 à fin 1955, la terre Adélie n'a pas été occupée. Il a fallu attendre 1956 pour voir à la Pointe-Géologie une nouvelle mission s'installer et créer les bases polaires Dumont d'Urville et Charcot. Cette mission était commandée par Robert Guillard, qui a également préparé la mission 1957, l'année géophysique internationale, qui s'est établie du 1^{er} juillet 1957 au 31 décembre 1958 (Collection Michel Plantier).

Loewe. La langue de vent passait parfois au-dessus de nous, sans nous affecter. Ces tempêtes soudaines représentaient un danger considérable. Un jour en me rendant à l'abri scientifique d'André Lebeau, à cent mètres seulement de la base, je vis un mur de neige arriver brutalement sur moi. Je n'ai même pas eu le temps de faire demi-tour. J'ai été pris dans cet ouragan et je ne savais plus d'où venait le vent. J'étais complètement hébété, abasourdi. Je ne voyais même plus mes mains. Coup de chance, j'ai découvert à mes pieds une ligne téléphonique posée au sol. Elle reliait Dumont d'Urville à l'ancienne base Marret. J'ai suivi ce fil d'Ariane jusqu'à l'abri. Si par malheur j'étais allé trop loin, je serais arrivé sur la glace de mer... c'en était fini pour moi. Après coup, j'ai eu très peur. J'ai téléphoné à la base principale, pour rassurer mes collègues. Ils m'ont ordonné : « *Tu ne bouges surtout pas de Marret. Attends demain pour revenir.* » La tempête a duré toute la nuit.

C'est hélas ce phénomène climatique qui, en 1952, a empêché d'arrêter l'incendie qui a dévasté l'ancienne base polaire française de Port-Martin. La relève annuelle qui venait juste d'arriver a dû repartir pour la métropole, à l'exception de quelques hommes qui ont renforcé l'autre base située à la Pointe-Géologie et dirigée par Mario Marret : d'où le nom de baraque *Marret*. C'est aussi ce genre de maudite tempête qui a coûté la vie à André Prudhomme,



ingénieur en chef météo : un terrible accident survenu alors que la relève arrivait. Il s'est perdu et n'a jamais été retrouvé. Je me souviens aussi de l'accident de janvier 1958 : Pierre Berthe, un pilote d'hélicoptère pris dans le blizzard, s'est crashé entre la base et le point de départ des raids vers le continent. Les équipes de secours, dirigées par Bertrand

Début de l'année 1958, en terre Adélie : Bernard Valtat et Michel Plantier devant la cabane Marret (photo du cinéaste Jacques Masson, de l'équipe des TAAF, Terres antarctiques australes françaises, ministère de la France d'outre-mer, à l'époque).

Imbert et comprenant mon ami Robert Magniez, l'ont retrouvé sain et sauf. Il était resté plusieurs jours sous sa tente jaune de survie, à côté de son appareil détruit. Il avait fait preuve de beaucoup de sang froid pour attendre aussi calmement dans des conditions extrêmes, sans savoir s'il allait être sauvé.

André Prudhomme avait hiverné en 1951 à Port-Martin. Il disparaîtra le 7 janvier 1959 à la Pointe-Géologie au moment de la relève, au cours d'une tempête de neige (Certainement photo du cinéaste Jacques Masson, de l'équipe des TAAF, Terres antarctiques australes françaises, ministère de la France d'outre-mer, à l'époque).



Avec Robert Magniez nous assurions toutes les mesures météorologiques, en surface et en altitude. Tandis que Jacques Gilbert, notre chef, préparait l'hydrogène pour gonfler les ballons-sondes et analysait les résultats. On recueillait seulement les données primaires. En dehors de nos activités professionnelles, nous n'étions pas souvent à l'extérieur. Je ne me suis jamais ennuyé car il y avait toujours des travaux ménagers et d'entretien à réaliser, un coup de main à donner aux autres scientifiques. Même si aucun végétal ne poussait en terre Adélie, la vie animale y prospérait. Il nous est arrivé de prendre des poissons, de manger du phoque, quand on pouvait en attraper un, et des œufs de manchot empereur. Beurk ! Mais on ne consommait pratiquement que des conserves et de la coppa que nous avions emportées. Nous buvions du vin rouge en boîte concentré à 25°, il y avait intérêt à le diluer. Pour avoir de l'eau, rien de plus aisé, il fallait tout simplement faire fondre la neige.

En 1957, les chiens de traîneaux n'étaient plus utilisés. Les expéditions précédentes à Port-Martin et à Marret s'en étaient encore servies pour des raids de reconnaissance. Le chien avait l'avantage, lors des longues distances, de ne pas tomber en panne. Lors de notre voyage aller à bord du *Norsel*, j'avais dit à Bertrand Imbert : « *C'est quand même dommage que nous n'ayons pas un chien.* » Il m'avait répondu : « *Les expéditions précédentes ont laissé les leurs au zoo de*

Melbourne, à leur retour. Si vous en voulez, allez en chercher un. Mais c'est vous qui vous en occuperez ! » C'est comme cela que « Gros-Loup » a fait partie de notre équipe. Ah ! « Gros-Loup » ! Il dormait dans ma cabine. Les gars en avaient un peu peur, car ces chiens polaires peuvent être dangereux avec leurs congénères et, qui sait, avec les êtres humains aussi. J'ai vu « Gros-Loup » tuer d'un coup de dents un manchot empereur qui avait eu le tort de passer trop près de lui. Quand il se dressait dans la neige, quelle prestance il avait ! Il couchait dehors, même par temps de blizzard. Pas question de le rentrer ! Souvent je m'inquiétais de lui. Il suffisait que je l'appelle pour voir un tas de neige s'agiter et le chien apparaître de dessous !



Fin 1957, sur le plateau Antarctique, l'équipe est à la recherche des réserves de vin et de carburant enfouies sous la neige. René Renard, au fond à droite, et Michel Plantier, au premier plan (Certainement photo du cinéaste Jacques Masson, de l'équipe des TAAF, Terres antarctiques australes françaises, ministère de la France d'outre-mer, à l'époque).

600 km au compas solaire pour relever la base Charcot

Les contacts radio avec la France et les autres bases antarctiques, comme Mirny, se faisaient en morse. En revanche, entre nos véhicules en raid et la base Charcot, nous utilisons la liaison phonie. Lorsque, suite à une panne radio, nous avons perdu le contact avec la base Charcot durant 40 jours en plein hiver, nous avons été très, très inquiets. Surtout qu'avec le mauvais temps il nous était impossible de les rejoindre. Le jour où la liaison a été rétablie nous avons explosé de joie. Entre nous, il existait une franche camaraderie. En décembre, été austral, le soleil se couche peu longtemps, et ce pendant quelques jours seulement. Le reste du temps, il descend et remonte au-dessus de l'horizon. Les six mois de jour et les six mois de nuit n'existent qu'aux pôles géographiques.

Quand on arrive sur place, en décembre, on est tellement euphorique, que l'on ne fait pas trop attention à ce phénomène de jour quasi continu. En revanche, la nuit continue en juillet est plus difficile à supporter. Le soleil, c'est la vie !

Courant 1957, nous sommes allés assurer la relève à Charcot, au cœur du continent. Nous y avons laissé les trois nouveaux hivernants et en avons ramené les trois anciens, qui venaient de passer un an en totale solitude. 600 km aller-retour effectués au compas solaire. Le chemin avait été balisé l'année précédente, mais certains repères avaient disparu. Nous progressions un peu à l'aveuglette, en suivant un cap moyen. Il fallait se méfier des petits monticules de glace formés par le vent (*sastruggi*), qui risquaient à tout instant de faire basculer le véhicule. En cas de drift (visibilité au sol nulle), nous étions obligés de nous arrêter : il nous est arrivé d'être immobilisés deux à trois jours. Il fallait être vigilant pour éviter les grandes et larges crevasses masquées par des ponts de neige. Pour ces raids, nous avons utilisé deux types de véhicules : le Weasel, qui ressemblait à un bateau chenillé et ne se pilotait pas avec un volant, non... mais avec des manettes ; et le snocat, plus sophistiqué avec ses pontons mobiles et dirigeables, mais avec un véritable volant.

*Le météorologiste
Robert Magniez
près d'un groupe de
pingouins
(Collection Michel
Plantier).*



Pendant nos quatorze mois, tout s'est bien déroulé dans l'ensemble. Cependant, nous avons dû résoudre quelques problèmes de santé. Le plus grave a été l'appendicectomie que le docteur Goy a effectuée sur André Lebeau. Le toubib était assisté par... moi-même, anesthésiste de service, comme à la Nouvelle-Amsterdam. Avant de partir, j'avais suivi deux stages en la matière, à Grenoble et à Fontainebleau, ainsi qu'un de boulanger. Le cuisinier René Lapostolle, quant à lui, faisait office d'aide-chirurgien. C'est ainsi lorsque vous êtes en totale autonomie, il faut savoir tout faire.

Le 9 janvier 1959, à 13 h 15, j'ai rencontré Colette

Je suis revenu en France début 1958. Mais mon chien « Gros-Loup » était resté en terre Adélie. Comme la nouvelle équipe n'en voulait pas, un bateau l'a ramené au Havre, bien après moi. Je suis donc allé le chercher avec mon ami Robert. Mais je ne pouvais pas garder une telle bête chez moi. A cette époque j'habitais une chambre dans le 16^e, près de la porte Saint-Cloud. J'avais pris la décision de le confier à un chenil de Versailles. Sur la route du Havre à Paris, lors d'une pause déjeuner, « Gros-Loup », resté dans la voiture, en a profité pour lacérer la banquette de ma Dauphine toute neuve ! A Versailles, le chenil l'a refusé. Qu'en faire ? Finalement j'ai donné « Gros-Loup » au Jardin des Plantes de Paris. Cela m'a été vraiment pénible de voir ce bel animal vivre enfermé. Parfois, le soir, j'allais faire un tour sur la plus proche rue donnant du côté de sa cage... et je l'appelais. Je l'entendais alors, il me reconnaissait ! Je lui balançais, par-dessus les grilles, des boîtes de lait concentré qu'il ouvrait d'un coup de croc. Finalement, un gardien du Jardin des Plantes l'a pris chez lui, c'était beaucoup mieux ainsi.

Ma hiérarchie m'a proposé d'accéder au grade d'ingénieur des travaux. J'ai accepté, mais j'espérais secrètement repartir en terre Adélie l'année suivante. Rien ne m'en empêchait : je vivais seul et j'admirais mes collègues capables



Colette et Michel Plantier à Rotheneuf, au cours de l'été 1959 (Collection Michel Plantier).

d'aller à l'autre bout du monde et de laisser leurs familles. Cela ne devait pas être facile pour eux ! Mais le destin en a décidé autrement, je ne suis pas reparti en terre Adélie. Le 9 janvier 1959, oui, oui... très précisément à 13 h 15, chez le bougnat de l'avenue Rapp, dans le 7^e, j'ai rencontré celle qui allait devenir mon épouse. Cela a été le choc de ma vie ! Mes projets en ont été bouleversés. J'avais 31 ans et souhaitais fonder une famille ; mes copains, mes soeurs, autour de moi, tous se mariaient. Au fond de moi je les enviais. J'ai épousé Colette en avril 1959. Attachée de l'Insee, elle a été affectée en septembre 1959 à Dakar, au Sénégal. Tandis que moi... j'étais envoyé à Reggane au Sahara, au sud de Colomb-Béchar, où allaient se dérouler « Les » premières expériences atomiques françaises, une zone militaire sous très haute protection. Cette affectation risquait de me séparer de ma femme deux à trois ans, perspective très pénible qui, heureusement, ne s'est pas vérifiée. A Reggane j'ai assuré avec mes collègues Hue et Berthou, les mesures du vent en altitude, à l'aide du radar Cotal issu du matériel militaire.

1960 : la France expérimente sa première bombe atomique

En février 1960, le site de Reggane était prêt. Sur place, j'ai fait la connaissance de Michel Manet, ingénieur du CEA (commissariat à l'énergie atomique) et qui, comme moi, curieuse coïncidence, passait ses vacances à Genêts, berceau de sa famille. C'est lui qui m'a autorisé à voir le cœur de l'engin, une sphère grise d'une vingtaine de centimètres de diamètre. C'était *Gerboise Bleue* !

Le jour J, tous les patrons et le général responsable de l'opération se sont concertés autour d'une table. Le général qui s'était absenté quelques minutes avait laissé son siège vide. Georges Barbé, ingénieur général de la météorologie, a appelé les météorologistes. Il voulait connaître les dernières mesures de vent dans les basses couches, monsieur Barbé était très grave cette nuit-là : « *Plantier, il me faut très rapidement les résultats, il me les faut !* » Nous avions prévu que le vent tournerait dans la bonne direction, « *Alors Plantier comment cela se passe ?* ». Je lui ai répondu « OK », assis par mégarde à la place du général ! Ce qui m'a valu quelques remarques bon enfant. La bombe, un engin d'une puissance de quelques dizaines de kilotonnes, avait été placée sur une tour située à 30 km de notre base principale. Gare aux retombées radioactives ! Le vent devait impérativement souffler dans la bonne direction et chasser la radioactivité vers des zones désertes. Le feu vert a été donné. Après l'explosion de *Gerboise Bleue*, j'ai vu le nuage monter dans le ciel. Quand l'onde de choc a frappé la station, la radioactivité est montée tellement vite que le responsable a dû changer l'échelle de l'enregistreur. Mais très rapidement, la radioactivité est

redevvenue normale. A l'époque, le nucléaire ne générait pas d'angoisse. Cela ne m'a pas fait grand chose. Pourtant, ce 13 février 1960, la France venait d'expérimenter sa première bombe atomique.

Après le tir, Georges Barbé m'a envoyé apporter son compte rendu météorologique à André Viaut, directeur de la Météorologie nationale à Paris. Je suis arrivé un dimanche et j'ai été immédiatement reçu chez lui, ce qui pour moi a été un honneur. André Viaut était non seulement mon directeur, mais aussi un des grands noms de la météorologie moderne. Après lecture du rapport, il m'a demandé ce que je devenais. Je lui ai fait part de mon désir d'être muté près de ma femme. Il m'a répondu : « *Vous direz à monsieur Barbé que je suis d'accord pour cette mutation, à condition que vous vous trouviez un remplaçant !* » J'avais déjà un camarade en vue, Henri Dumesnil, un ancien collègue de la station de radiosondage de Trappes. A cette nouvelle, Georges Barbé, toujours le monocle à l'œil, m'a lancé sur un ton solennel : « *Pars à Dakar, tu ne vauX rien sans ta femme !* » Cette séparation m'avait été en effet très pénible. Je n'avais même pas pu assister à la naissance de notre premier fils Thierry.

En février 1960, j'arrive à Dakar. Quel bonheur de voir enfin mon *pitchoun* et de retrouver mon épouse Colette. J'ai bien aimé le Sénégal. Nous y avons vécu comme des rois ; les habitants étaient gentils. Le pays avait acquis son indépendance depuis peu, et j'étais là, comme mes compatriotes, en tant que conseiller technique. Jusqu'en juin 1961, j'ai été affecté à la station de radiosondage située sur l'aéroport désaffecté de Ouakam, d'où avait décollé, en son temps, Mermoz. Puis, après quatre mois de stage prévisionniste à Paris, je suis revenu sur le nouvel aérodrome de Dakar Yoff. Je m'y suis beaucoup plu, le travail était intéressant, avec, comme point d'orgue, la couverture de la liaison aérienne nouvellement créée : Dakar - New York. Hélas, en septembre 1962, les graves problèmes de santé de notre deuxième fils, Jean-Marc, nous ont obligés à retourner à Paris, pour le soigner et... le sauver ! Temporairement j'ai travaillé à la base militaire aérienne de Dijon puis au Havre, où je donnais, en plus, des cours à l'école de la marine marchande. Toute cette période a été très difficile à vivre.

Mururoa, 1966 : j'ai ressenti un souffle dans le cou

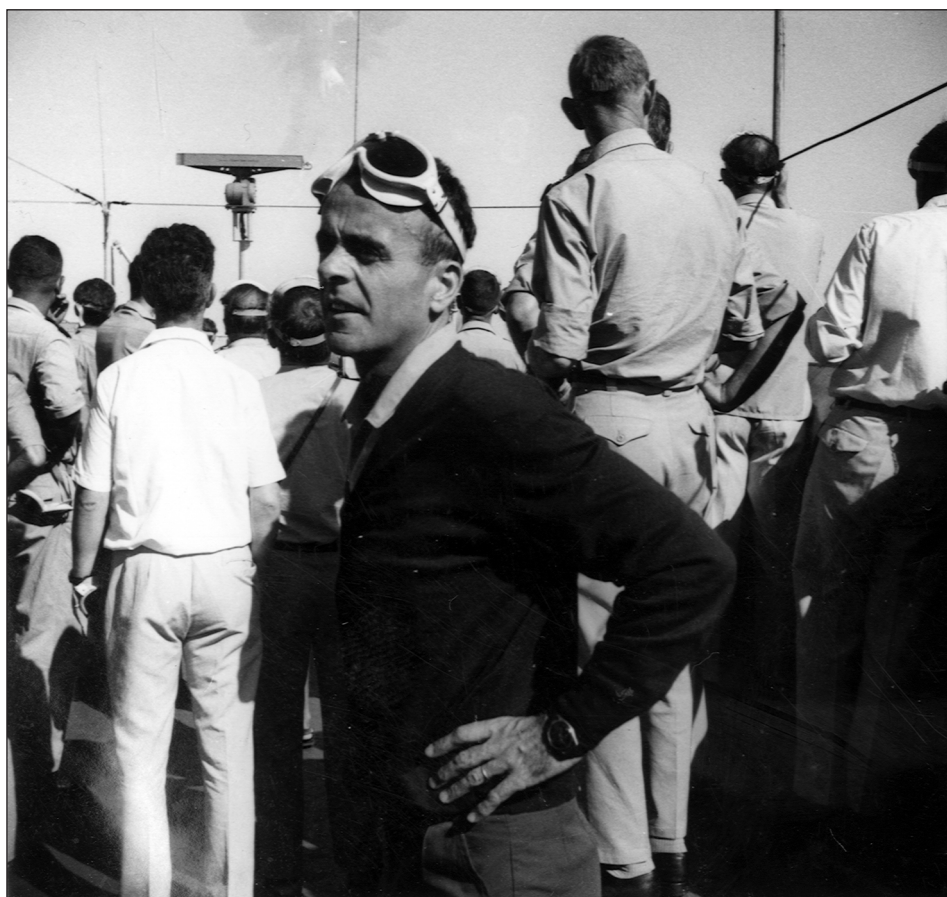
Un jour de juin 1964, la direction m'appelle : « *Plantier on a besoin de quelqu'un au CEP (Centre d'expérimentations du Pacifique).* » Les expériences atomiques avaient quitté l'Afrique pour le Pacifique (suite à l'indépendance de l'Algérie).

En juillet je partais pour Tahiti, avec toute ma petite famille : Colette et mes deux fils Jean-Marc et Thierry. Sur l'île, nous logions dans un *fare* (maison en bambou tressé avec un toit en palmes de cocotier). J'y suis resté jusqu'en 1971. Il fallait mettre en place un réseau de mesures météorologiques autour de Mururoa. J'ai été aidé dans mon travail par un officier de marine, le lieutenant de vaisseau Roche. Nous avons dû renforcer les points de mesures sur les îles de la Polynésie française et former le personnel militaire aux nouvelles techniques, dont le radar Cotal. Mon travail m'obligeait à effectuer de fréquents déplacements sur les atolls. De 1964 à 1966, le service météo du CEP s'est renforcé avec



13 septembre
1966,
champignon du
premier tir
aérien en
présence
du général
De Gaulle. La
photo a été
prise du bateau
le de Grasse
(Droit réservé).

l'arrivée du directeur Albert Chaussard, ingénieur en chef, d'autres ingénieurs des travaux et de techniciens de la Météo nationale. Le service météo du CEP était installé à Faaa, l'aérodrome de Tahiti. Les périodes de lancement avaient lieu durant l'hiver austral, de juillet à septembre. Les deux premiers essais ont été effectués en 1966. Les engins étaient placés sur une barge flottante, dans l'ouest de l'atoll de Mururoa. J'ai assisté au premier tir. Nous présentions le dos à l'explosion et nous avons entendu comme un coup de tonnerre. J'avais les yeux fermés, protégés par des lunettes si noires que je ne voyais même pas mes doigts ! Malgré tout, j'ai eu la perception du flash et j'ai ressenti comme un souffle dans le cou. Nous étions pourtant situés à 40 km du lieu de l'expérimentation, sur le croiseur *de Grasse*. Dès le 3^e essai, qui eut lieu en présence du général De Gaulle, le choix fut fait d'accrocher l'engin sous un énorme ballon, d'un volume d'environ 15 000 mètres cube. Le gonflement du ballon à



Michel Plantier sur le pont du croiseur de Grasse. Au fond, se dessine dans le ciel le champignon d'une bombe thermonucléaire. Michel Plantier porte ses lunettes de protection (Droit réservé).

l'hydrogène, opération très dangereuse, devait être impérativement supervisée par un météorologiste. Puis l'aérostat était immobilisé, à la verticale du point zéro, à environ sept cents mètres d'altitude, et retenu au sol par trois câbles reliés à des vérins pour mieux le maintenir en permanence en équilibre. La boule de feu engendrée par l'explosion ne devait pas toucher l'eau. Dans le blockhaus de commandement, blindé par 85 000 tonnes de béton, un système photographique perfectionné a permis de fixer sur pellicule l'instant même de l'explosion : j'ai pu voir ces photos. Elles étaient extraordinaires ! On distinguait nettement l'éclair, juste un point, et les câbles de soutien mais pas le ballon, qui, lui, avait déjà été soufflé. En 1968, la France a expérimenté à Fangataufa ses plus gros engins : les bombes H ou thermonucléaires. Elles étaient baptisées, comme tous les précédentes, de doux noms d'étoiles : *Canopus* et *Procyon*.

Nous disions « tir » ou « engin », mais jamais « bombe »

Chaque expérimentation réussie était ressentie par les équipes avec de l'orgueil. Nous étions tous fiers que la France soit capable de dompter fission et fusion nucléaires. Je me disais : « *Quand même, ce qu'ils sont forts nos ingénieurs pour maîtriser cette technique.* » Mais pour moi, comme pour beaucoup d'entre nous, ce sentiment ne pouvait masquer totalement la peur et l'horreur des conséquences : « *Et si ces engins devaient un jour servir à autre chose qu'à comprendre et à maîtriser pacifiquement cette formidable réserve d'énergie qu'est l'atome ?* » Je pense que cette pensée et l'éloignement répétitif de ma famille me rendirent les campagnes de tir de plus en plus pénibles, et ce, malgré, une ambiance générale très agréable et un travail de météo délicat mais passionnant. Je me souviens que sur le plan professionnel nous disions exclusivement « un tir », « un engin » ou « une expérience », mais en catimini nous parlions bien de « bombe ». Et moi, je suis un pacifiste dans l'âme !

Entre ces campagnes d'essais, je vivais une vie familiale merveilleuse à Punaauia. Passionné de football, je jouais dans le club local de la Punaru (du nom de la rivière du district de Punaauia). A Tahiti, il faisait toujours 20 à 30 degrés. Grandir là-bas était merveilleux pour les enfants. Mais, en février 1971, j'en avais assez des bombes. Et comme je ne désirais pas retourner en métropole, j'ai accepté une mutation en Guyane, à la base de lancement de Kourou. Toujours en famille, nous avons atterri à l'aérodrome de Cayenne : Rochambeau. Après avoir emprunté une route étroite et déserte à travers la forêt et la savane, nous sommes arrivés à la ville nouvelle de Kourou.

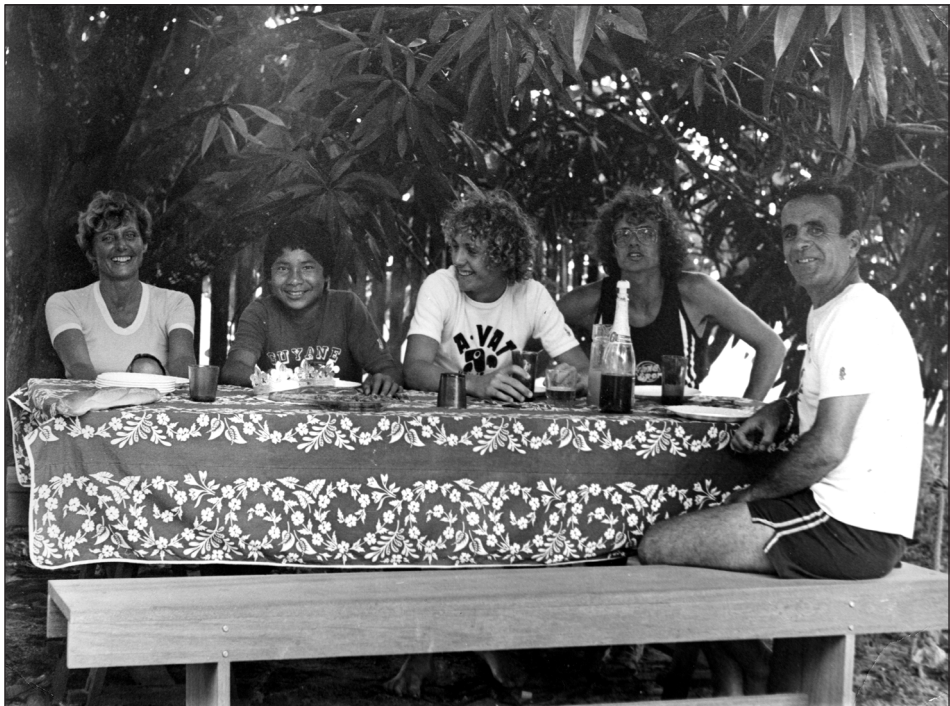


A Tahiti, en février 1967, au camp d'Arue : Michel Plantier reçoit le Mérite national (Collection C.E.P, Centre d'expérimentations du Pacifique).

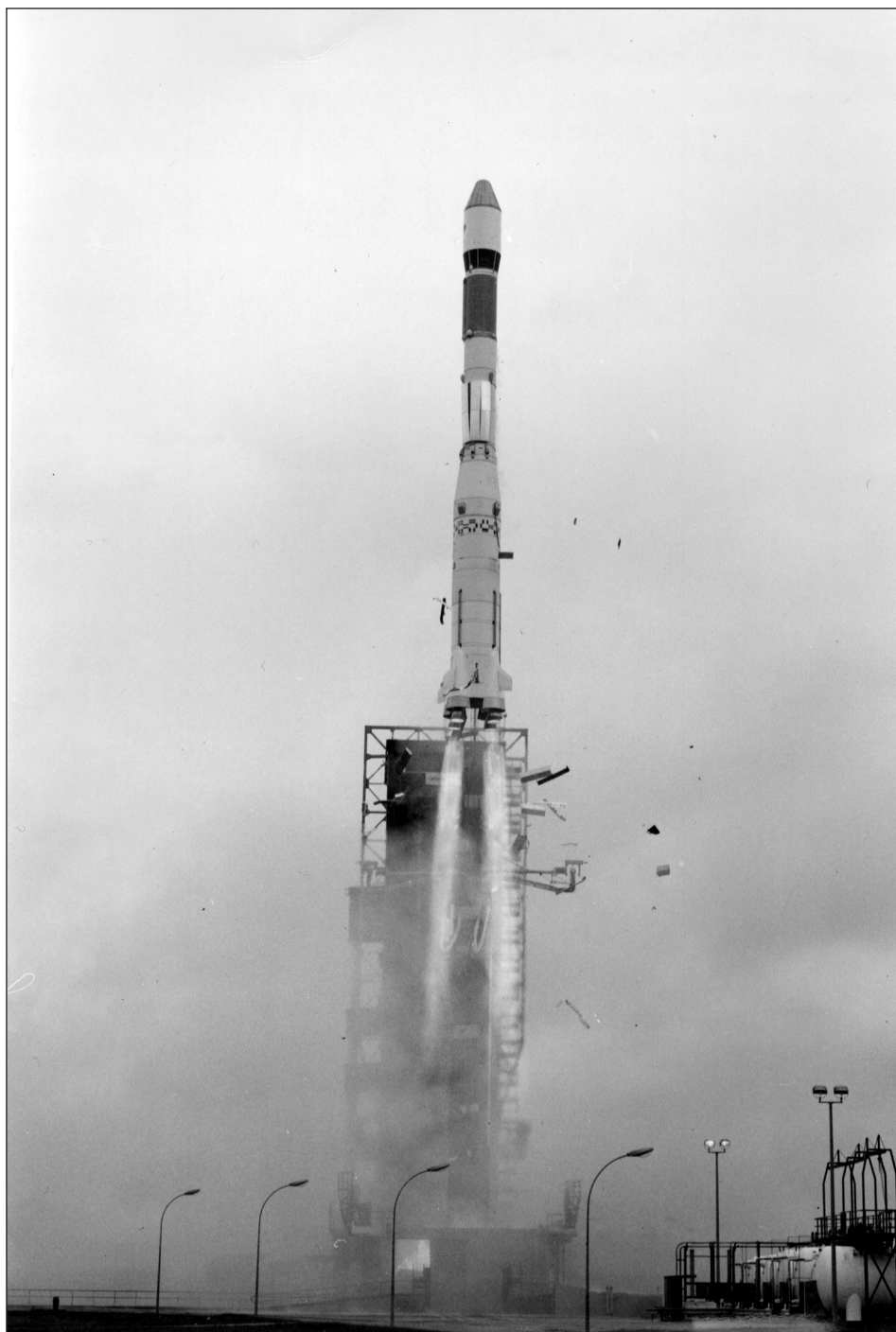
24 décembre 1979 : Ariane 1, le top de ma carrière

Le CSG (Centre spatial guyanais) nous a attribué une villa, impersonnelle mais confortable, avec électroménager et climatisation. Le lendemain, je découvrais ma station située à proximité des trois sites de lancement : une station moderne, agréable, climatisée et bien équipée. Là-bas, j'allais diriger la section météoro-

logique pendant dix ans. Elle comprenait le jeune ingénieur des travaux météos Fauchille et des techniciens métropolitains et guyanais. J'ai décidé de multiplier les observations et de créer un service de nuit, jamais envisagé jusqu'alors et pourtant indispensable pour les lancers nocturnes. Ce qui me vaudra cette réflexion d'un collègue : « *Mais, c'est le baigne ici !* ». Je devais me familiariser avec le type de prévisions météos que nécessitent les lancements de fusées : couverture nuageuse, vent au sol et en altitude. Nous disposions d'un mât de mesures de vent haut de cent mètres. Les contraintes variaient à chaque lancement. L'une d'elles était pourtant permanente : pour permettre à la Division Sauvegarde d'agir sur le vol si nécessaire (destruction éventuelle par exemple), je devais assurer que la fusée allait être visible optiquement pendant un certain temps, jusqu'à ce que les moyens radar et de télémesure prennent le relais. Ce type de prévision s'appelait « couverture du volume sauvegarde ». A cette époque n'existaient principalement que des lanceurs légers : les fusées-sondes, type *Dauphin* et *Véronique*, et les *Super-Arcas*, arrêtées en 1978. Jusqu'en 1975, le CSG a également assuré le lancement des six dernières fusées *Diamant*. Elles ont permis de mettre en orbite basse des « capsules technologiques ». Ma première année a été, hélas, marquée par une grande déception professionnelle et une grande tristesse. En effet, le 5 novembre 1971, le tir d'une fusée *Europa*



Les époux Plantier et leurs trois fils, à Kourou, en janvier 1979 : Colette, Jean-Claude, Jean-Marc, Thierry et Michel (Collection Michel Plantier).



Kourou, le 24 décembre 1979 : Ariane 1 s'envole. La fenêtre météorologique de tir a été donnée par Michel Plantier (Droit réservé).

échoua. Elle explosa deux minutes après la mise à feu. Ce fut d'ailleurs la fin de ce programme. Mais le plus triste fut la disparition, dans un accident d'avion, en juin 1972, de mon collègue Fauchille, de sa femme et de son fils. C'était une grosse perte pour le CSG.

De 1976 à 1979, pendant que la France et ses associés européens préparaient, en métropole, le lanceur *Ariane*, Kourou procédait à des lancers de ballons pour recueillir des données scientifiques. 1979 est une date importante, celle du lancement de la première *Ariane*. Au niveau météo, l'accent avait été mis sur les risques de foudroiement du lanceur et sur la puissance du vent juste avant le décollage. Et c'est moi qui devais donner la fenêtre de tir. Le 15 décembre 1979, jour J, le premier lancement a été stoppé une fraction de seconde après la mise à feu : l'information reçue sur la poussée d'un des quatre moteurs n'était pas nominale. Le tir a été reporté au 23 décembre. Mais, cette fois-ci, c'est une valve d'alimentation défectueuse qui a cloué *Ariane* au sol. Le lancement a été remis une nouvelle fois, au 24 décembre. En cette saison, la proximité de la ZIC (Zone intertropicale de convergence) amenait des passages très instables, avec des nuages de type cumulo-nimbus et des périodes de temps très clair ; c'est dans une « fenêtre » excellente que le lancement a pu avoir lieu. Ce fut un succès ! Et pour couronner le tout, mon fils aîné fêtait ses 20 ans. Le lendemain, le directeur des opérations m'accueillait par ces mots : « *Plantier, un prévisionniste qui redonne la foi.* » J'ai vécu ces jours-là le top de ma carrière. Cela a été une grande fierté pour moi de dire : « *Oui, on peut lancer !* »

Juillet 1980 : enfin réunis nous revenons en métropole

Mais tout n'a pas été toujours si rose. Début 1980, la deuxième fusée *Ariane* explosa dans les basses couches de l'atmosphère. Pour moi, sonnait l'heure du retour en métropole. Mon fils aîné y poursuivait ses études depuis 5 ans déjà et cette séparation nous était très pénible. Mon deuxième fils était en terminale ; son départ était donc proche. Jean-Claude, notre petit Galibi (Indien guyanais), qui était arrivé chez nous comme un chaton perdu en mal d'affection et que nous avons adopté, terminait sa 4^e. Avec lui, nous aurions pu rester quatre ans de plus en Guyane, mais Colette et moi-même ne pouvions imaginer d'être si tôt séparés de deux de nos trois enfants. Juillet 1980, je quittai un pays attachant, une ambiance de travail fantastique, des amis, des copains de tous milieux : Européens, Guyanais, Indiens, Saramacas... Je me souviendrai toujours de Vaudé, cet ancien bagnard qui, après ses années de relégation, avait ouvert un bar-restaurant. Vaudé avait conservé son accent parigot et son langage fleuri.

Je n'oublierai jamais « la comtesse », dont nous n'avons jamais su le nom, et qui vivait dans une vieille cabane en planches disjointes, sans confort, au milieu de la savane à 5 ou 6 km de Kourou ; des Pozzo di Borgo, dont le bar accueillait nos troisièmes mi-temps... Juillet 1980, notre famille est à nouveau réunie. J'ai achevé ma carrière dans la région parisienne : activités professionnelles moins exaltantes, mais intéressantes : agro-météorologie en Ile-de-France et création du Centre départemental météorologique des Yvelines.

La retraite est arrivée avec l'âge, hélas ! Mais je ne l'ai jamais souhaitée. J'étais entré à la météo par hasard, il est vrai, mais très rapidement je me suis passionné pour mon métier. Et puis, j'ai eu la chance (ou j'ai pu saisir l'opportunité) d'avoir des affectations très différentes des activités habituelles de la météo axées alors principalement sur l'aviation. Si c'était à refaire ? Je le referais. Si la météo me demandait de repartir demain ? Oui, mais jamais sans mon épouse Colette... Nous sommes prêts ! »