

# Un météo à la pêche au thon

À bord du Pêcheur Breton, septembre 1982



**Michel Hontarrède**



Retrouvez  
l'ensemble des photos  
sur [Flickr](#)



# Brest, cale n°1

**Vendredi 27 août 1982**

Il fait plutôt beau ce matin, à Brest. Il est 7 h et je sors de la gare après une nuit dans le train. Mon grand sac en toile sur l'épaule, je descends vers les quais. Plaisancier, ma pratique des ports se limite aux marinas et aux petits ports de pêche. Ici, tout est plus grand, plus gros : les quais, quasiment déserts, les bateaux, les amarres.

Je ne m'attarde donc pas. Arrivé devant les Ateliers français de l'Ouest, je découvre le *Pêcheur Breton*. C'est un petit cargo frigorifique de 88 m de long, construit en 1961 en Hollande et exploité depuis 10 ans par l'Armement coopératif finistérien. Ses cales frigorifiées lui permettent de ramener le poisson pêché sur les côtes africaines. Durant l'été, il est utilisé comme navire d'assistance à la pêche thonière française. De juin à octobre, des Açores à l'Irlande, les pêcheurs de la côte Atlantique (La Rochelle, les Sables d'Olonne, l'île d'Yeu, Groix, Lorient...) se lancent à la poursuite du thon germon ou thon blanc. La pêche au thon étant lucrative, de petites unités sont armées pour l'occasion. Mais elles ne sont pas du tout adaptées à cette pêche hauturière. Pour pouvoir rester trois semaines et plus au large, à pêcher, il faut les ravitailler en gazole, en vivres et ramener leur poisson à terre. C'est le rôle du *Pêcheur Breton* : navire-ravitailleur, navire-atelier pour réparer les pannes et la casse sur les thoniers, navire-hôpital à ses heures pour réparer les hommes, et aussi, un peu, navire scientifique. Le *Pêcheur Breton* embarque, outre son équipage habituel, un médecin, un plongeur pour dégager les lignes prises dans les hélices, et un météo chargé d'assurer la sécurité de la flotte thonière. Et pour cette campagne, le météo c'est moi.

Pour l'heure, je découvre le bateau. Il est à sec dans la forme de radoub, calé contre les quais par des poutres en bois. Des ouvriers travaillent au chalumeau sur l'hélice et le gouvernail. Une longue passerelle me permet d'atteindre le pont. J'emprunte une coursive et je cherche un endroit pour poser mon sac. Le pont est noir de poussière, d'huile et de mazout.

A l'intérieur, je rencontre le second qui vient de se lever. On se présente et il me conduit à ma cabine. Je vais être logé avec le mécano-radio. Mes collègues, qui ont fait les campagnes précédentes, m'ont prévenu. Être logé avec le radio, ce n'est pas un bon plan. Il se couche à l'aube et se lève à 11 h, des horaires peu compatibles avec un météo qui se couche tôt pour être prêt à faire l'observation météo de 6 h du matin. Il y a d'autres cabines, plus confortables. Ne pas hésiter à discuter m'a-t-on dit. Le second ronchonne, il paraît qu'il y a des passagers et qu'il faudra bien loger tout le monde. Là-dessus arrive le maître d'hôtel ; c'est lui qui a la charge d'entretenir les cabines, la literie, de servir à table. Après discussion, il accepte de me mettre dans la cabine d'en face, provisoirement, en attendant les passagers.

Je redescends à quai faire quelques photos. Le bateau est tout beau avec sa coque fraîchement repeinte. Mais l'activité qui règne à bord me fait douter d'un départ à midi comme prévu. De fait, j'apprends que les travaux dureront jusqu'à 2 h du matin et qu'on ne partira que demain à 10 h.

Je passe le reste de la journée à vérifier mon matériel, à régler mes instruments, à lire et relire notes et recommandations, à m'entraîner à l'observation météorologique. À vrai dire, avec juste trois années d'ancienneté dans le métier, au sein du service de prévision marine, avec un travail plus tourné vers le développement informatique que vers la prévision, avec une ou deux missions d'assistance « en double » mais au profit de la course au large, je suis assez peu préparé à ce qui m'attend.

À 16 h, les vannes de la porte qui ferme le bassin s'ouvrent et l'eau entre à flot. Une heure plus tard, le *Pêcheur Breton* flotte ; les poutres qui le calent sont enlevées et la porte a disparu au fond de l'eau.

À 19h30, je me rends au foyer du marin pour souper. J'ai un violent mal de tête et un peu envie de vomir. Après la soupe et l'entrée, je pars précipitamment aux toilettes rejeter tout ça. Déjà le mal de mer ? Plus probablement une légère intoxication par les odeurs de fioul qui règnent à bord et la fatigue de la nuit dernière dans le train. Aussitôt à bord, je me couche. Malgré le moteur que l'on a mis en route et qui ronronne juste au-dessous de ma cabine, je m'endors rapidement.

### **Samedi 28 août**

J'ai passé une très bonne nuit. Aucun passager n'est venu troubler mon sommeil. Ce matin, j'entreprends de nettoyer mon lieu de vie. Elles sont pas mal ces cabines : deux couchettes superposées, une banquette avec des tiroirs au-dessous, une table bien boulonnée, un lavabo et deux armoires. Deux hublots, comme deux gros yeux qui regardent la mer, diffusent suffisamment de lumière. Les murs sont en contreplaqué vernis, clair en haut, sombre en bas. Le tout aurait bien besoin d'un grand nettoyage et d'un rafraîchissement. Je me contente plus modestement de balayer et de passer un coup d'éponge. La literie ne doit jamais être aérée, ça sent le moisi là-dessous et quelques cafards s'enfuient à mon approche. Les cafards, c'est la plaie de tous les navires qui fréquentent les tropiques. Une fois à bord, impossible de s'en débarrasser.

Un peu avant 10 h, le pilote monte à bord et prend aussitôt le commandement pour la sortie du navire. Le capitaine s'exécute sans rien dire. Juste après la jetée, la vedette du pilotage nous accoste et le pilote débarque. Je suis un peu étonné, je pensais qu'un pilote ça se gardait jusqu'à la sortie du chenal. Serait-ce un petit arrangement avec la réglementation, arrangement qui satisfait tout le monde : le capitaine qui se voit voler son autorité alors qu'il connaît parfaitement les lieux et le pilote qui a envie de rentrer chez lui ? Je me risque à questionner le capitaine, que j'ai à peine vu depuis mon arrivée à bord. En ricanant, il me répond « *Pourquoi, vous voulez qu'on le garde à bord ?* ». Pas sûr que ma question ait plu.

Le paysage défile sous nos yeux : l'île Longue qui abrite nos sous-marins, le goulet, les bâtiments du COB<sup>1</sup> sur la falaise... La houle du large commence à se faire sentir et le bateau, un cargo pratiquement vide, tangue beaucoup.

11 h. Je suis du premier service, je descends dîner : langoustines, côtelettes de porc et frites un peu grasses, salade, fromage et dessert. Plutôt copieux. Mais avec la houle de 2 m, bien habituelle à cet endroit, tout ça a du mal à passer. N'empêche, il faut quand même faire l'observation de midi. D'abord relever le vent apparent sur l'anémogirouette du bord, le corriger de la vitesse et de la direction du navire pour connaître le vent réel. Puis la température de l'air, la température de la mer relevée à la prise d'eau moteur, la température du « thermomètre mouillé » qui permet de calculer humidité et température du « point de rosée » et enfin la pression. Reste le plus difficile, les paramètres estimés : hauteur et nature des nuages, nébulosité totale, visibilité et hauteur des vagues. Le tout est transformé en une série de chiffres selon le code météo international approprié. Enfin je remets mon message au radio qui le transmet à terre.

---

1 COB : Centre océanographique de Bretagne. Créé en 1968, situé sur la commune de Plouzané, le COB est le principal établissement du CNEXO (Centre national d'exploitation des océans). En 1984, la fusion de l'ISTPM (Institut scientifique et technique des pêches maritimes) et du CNEXO donnera naissance à l'Ifremer.

Je passe l'après-midi à la passerelle à surveiller la sortie de mes cartes au radio fac-similé<sup>2</sup> et à relire ma documentation pour me perfectionner dans l'art de l'observateur en mer. Au niveau d'Ouessant, de nombreux marsouins viennent nous voir et jouent dans la vague d'étrave. Après le repas du soir (soupe, moules, omelette, salade, fromage et far breton), je fais mon observation météorologique de 18 h UTC et vais me coucher, toujours un peu barbouillé.



---

2 Radio fac-similé. Système de diffusion de documents graphiques par radio BLU principalement utilisé pour la diffusion de la météo en mer avant la généralisation des communications par satellite.

# Tangage et roulis

## Dimanche 29 août

La houle s'est amplifiée en fin de nuit. Dans ma couchette, ça va, je monte et descends en douceur, ça ne m'empêche pas de dormir. En revanche, rejoindre la passerelle demande un peu de technique. Les escaliers sont raides. Il faut attendre que l'arrière du bateau s'enfonce dans le creux de la vague. À ce moment précis, on se sent si léger, quasiment en apesanteur, qu'on s'envole littéralement, avalant les marches quatre à quatre. Mais ça ne dure pas. Quand, au sommet de la vague, l'arrière du navire amorce sa remontée, les jambes deviennent terriblement lourdes, des blocs de plomb qui vous immobilisent sur la marche. Impossible de tenir sur une jambe ; il n'y a plus qu'à attendre la bascule pour s'envoler à nouveau. L'observation météorologique confirme les impressions : 25 nœuds de vent et houle de 4 m sur laquelle vient se greffer une mer du vent de 1,5 m.

Libéré de ma tâche du matin, je redescends prendre mon petit déjeuner et faire un brin de toilette devant un lavabo qui n'arrête pas de bouger. Ça ne va pas très fort. Je prends deux pilules contre le mal de mer et me recouche. Depuis le départ, les bruits continus du bord me donnent mal au crane : à la passerelle, les radio BLU et VHF sont toujours en marche, hauts-parleurs à fond ; il y a aussi le sifflement aigu de mon fac-similé. Il faut crier pour se parler. Dans la cabine, c'est autre chose, je suis à l'étage de l'équipage, le plus bruyant, au-dessus des machines et, qui plus est, tout à l'arrière, juste à côté de la salle qui contient la servocommande du gouvernail. On entend un « clong » à chaque coup de barre.

Je me relève à midi pour aller manger car, même barbouillé, j'ai toujours bon appétit : pamplemousse, crabe, viande... Et puis maintenant, ça va mieux. Fini le mal de mer et autres indispositions du début. À midi, je fais mon observation météo. Je suis tenu de faire au moins trois observations par jour, à 6 h, 12 h et 18 h, temps universel (UTC). À l'heure du bord, cela correspond à 7 h, 13 h et 19 h, car aujourd'hui on a changé d'heure. On est passé de l'heure française (UTC+2) à UTC+1, plus en accord avec la longitude du lieu. Hier, le capitaine a rédigé une note pour nous annoncer ce changement, note que chacun a du signer pour certifier qu'il a bien été informé. Ça ne rigole pas !

Aujourd'hui, on a réduit la vitesse à 9 nœuds au lieu de 13. Faisant route face à la houle, il arrive de temps en temps que l'avant plonge dans un creux un peu plus profond que les autres. Vu de la passerelle, c'est impressionnant. On voit le bateau basculer, l'avant n'en finit plus de descendre. Puis tout d'un coup, le bateau bute dans la lame, une gerbe d'embruns balaye le gaillard d'avant. Le cargo étant vide, il est haut sur l'eau. L'hélice est si près de la surface qu'il lui arrive de sortir de l'eau. Alors toute la coque se met à vibrer et à sa suite, les meubles, les instruments, dans un fracas de tôle épouvantable ; je m'inquiète pour mon radio fac-similé.

Dans l'après-midi, nous arrivons sur la zone de pêche. Le bateau est stoppé, on se laisse dériver, travers à la lame. Dans ces conditions, il roule beaucoup, ça n'en finit plus. Le tangage finalement, on s'y fait bien. Il se traduit par des mouvements verticaux mais globalement les objets restent à peu près à leur place. Tandis qu'avec le roulis, tout fout le camp. Il faut tout amarrer, ne rien laisser posé sur une table. Les histoires racontées par mes collègues de la Marine nationale me reviennent à l'esprit. Décoder le radiosondage sur un petit patrouilleur, très rouleur, stoppé en travers de la houle du Pacifique, n'était pas une sinécure. Avant l'automatisation des instruments, ils devaient surveiller les signaux envoyés par la radiosonde et noter sans discontinuer température, humidité, vent et altitude au fur et à mesure de la montée du ballon dans l'atmosphère. Un crayon qu'on échappe et qui roule sous un meuble et s'en était fini du radiosondage. Impossible de rattraper les quelques

secondes de retard. À bord du *Pêcheur Breton*, je ne pratique pas de radiosondage. N'empêche, moi aussi je vais attacher mon stylo. Prendre soin aussi du tiroir où sont rangées les affaires du météo. Pas de chance. Il est travers à l'axe du bateau et n'a pas de butée. Tous mes prédécesseurs se sont fait avoir au moins une fois. Une inattention et tout part dans la grande largeur de la passerelle ; ce qui signifie un bon quart d'heure à quatre pattes pour tout retrouver.

Mais tout ceci n'est rien à côté des thoniers. Ils sont nombreux tout autour de nous, des Français et des Espagnols. Vu des ailerons de passerelle, ils ne paraissent pas bien gros. Leurs grandes perches, de chaque côté, permettant de traîner 10 à 20 lignes, accentuent le roulis. Par moment, on voit carrément leur quille. Pour les plus petits d'entre eux qui ne mesurent pas plus de 15 m, 25 nœuds de vent et 4 m de creux, c'est la limite pour pêcher. Des conditions où les accidents arrivent vite quand on manipule des hameçons. Au-delà, ils rentrent leurs lignes et prennent la cape en attendant des conditions meilleures.

Ce soir, je fais mon premier bulletin de prévision météo, spécialement pour la flottille. La VHF de la passerelle, toujours en veille, permet de se mettre dans l'ambiance : avant le bulletin, des banalités, des plaisanteries, des supputations sur le contenu du bulletin à venir ; pendant la diffusion du bulletin, un grand silence ; après, les commentaires. Pas de doutes, mes prévisions sont écoutées et appréciées, d'autant que je leur annonce une amélioration du temps pour le lendemain. Je complète mon bulletin par des informations sur la température de la mer. Le thon germon se plaît dans des températures voisines de 17°C. C'est pour cela que la campagne commence en juillet vers les Açores et se termine en septembre au sud-ouest de l'Irlande, le thon suivant peu ou prou la remontée vers le nord de l'isotherme 17°C<sup>3</sup>.



---

3 Plus précisément, le thon aime les fronts thermiques, ces zones où la température de la mer varie brutalement. Les fronts thermiques génèrent des remontées d'eau profonde amenant en surface des nutriments favorables au développement de toute la chaîne alimentaire, du phytoplancton aux gros prédateurs. En 1982, les images satellites ne permettent pas encore de distinguer ces fronts, d'où cette technique un peu rudimentaire consistant à repérer l'isotherme 17°C de la mer.

# En pêche

**Lundi 30 août**

La nuit a été mauvaise : beaucoup de roulis, de tangage et de bruit. Mais ce matin, nouvelle activité. Les lignes sont mises à l'eau pour pêcher, nous aussi, le thon. J'assiste à la sortie de plusieurs beaux spécimens, de 6 ou 7 kg. Quand on voit que ça sautille hors de l'eau, loin à l'arrière, c'est que le poisson a mordu. Aussitôt un marin entreprend de remonter la ligne. Bras pliés, légèrement écartés, un balancement du buste bien cadencé permet un enroulement régulier de la ligne autour des coudes. Toute une technique. Le novice a vite fait de se retrouver complètement empêtré par la ligne. Quand le poisson est « à pic », un autre marin le crochète avec une longue gaffe. La hauteur du cargo au-dessus de l'eau ne facilite pas la tâche et beaucoup se décrochent de l'hameçon avant qu'on ait pu les hisser sur la plage arrière. Ensuite, la mise à mort. Tenir le poisson par les ouïes, lui enfoncer un doigt dans l'œil pour qu'il se calme et l'achever d'un coup de poinçon dans le crâne. Puis, l'ouvrir d'un coup de couteau, lui enlever les entrailles et finir de le vider de son sang en passant un doigt le long de ses deux principales artères. Nettoyer la plage arrière d'un grand coup de jet d'eau et mettre le poisson à s'égoutter dans des paniers avant de le transporter dans les congélateurs des cales.





Dans l'après-midi, je fais connaissance avec le toubib. On est à peu près du même âge. Comme moi, c'est sa première mission en mer. On entreprend une partie d'échecs. J'ai perdu ! Il veut absolument se lancer dans une revanche. Moi pas ; je ne veux pas passer toute la marée à jouer aux échecs (et à perdre). Visiblement, il s'ennuie à bord, ce qui n'est pas mon cas. Entre mon boulot, rédiger ce journal, manger, dormir, rester allongé sans rien faire sur ma couchette où on est si bien quand ça remue, je n'ai pas encore eu le temps de lire une page des bouquins que j'ai emmenés. Et puis, j'aimerais bien m'entraîner à faire des points astro, mais pour ça il me faudrait du temps et surtout un peu de soleil. De ce côté là, c'est mal parti.

Mon tête à tête avec le toubib est brusquement interrompu. On a besoin de ses services à bord d'un thonier espagnol. Il prépare ses affaires, on lui prête un pantalon de ciré. Le zodiac est mis à l'eau. La mer et le vent, bien qu'ayant molli comme prévu depuis ce matin, sont encore assez forts. Embarquer dans un zodiac qui monte et descend le long de la coque sur plus de deux mètres demande une certaine agilité et un peu d'habitude. Il faut descendre jusqu'au bon échelon de l'échelle et attendre que le zodiac soit au haut de la vague pour sauter dedans. Arrivé à couple du thonier, les conditions sont différentes. Zodiac et thonier montent et descendent à peu près ensemble mais le roulis de ce dernier est terrible. Il faut se méfier tout particulièrement des perches en acier qui tiennent les lignes. Elles peuvent assommer un passager du zodiac. Il ne faut pas hésiter à se coucher au fond du zodiac, les boudins amortissant le coup. C'est je crois dans de telles conditions qu'ils ont perdu un matelot lors de la première marée, en juillet. Plusieurs fois, j'ai essayé de lancer la discussion sur cet accident. Mais personne ne sait rien ou ne veut me parler. J'en viens même à me demander si cet accident a vraiment eu lieu.



Le soir, en préparant mon bulletin, j'entends les pêcheurs sur la VHF :

« *Tiens le Pêcheur Breton est en retard pour sa météo !*  
- *Oui, le jury délibère.*  
- *Ils doivent nous préparer quelque chose de gratiné.* »

J'étais effectivement en retard.

Je suis surpris de voir à quel point on parle pour ne rien dire sur les ondes. En passant mon CRR (Certificat de radiotéléphoniste restreint), j'ai appris qu'il fallait être bref, concis, rigoureux, ne pas encombrer la fréquence. J'ai juré de ne jamais divulguer des propos entendus par inadvertance et qui ne me sont pas destinés. Ici, la réalité est tout autre. Sur la VHF, dont la portée est limitée à la flottille de pêche, c'est des blagues, des chansons, des lamentations (« *fait pas beau, la mer est mauvaise, la pêche est mauvaise, le poisson se vent mal...* »). Et sur la BLU, les conversations avec la famille à terre sont du style :

« - Alors ça va ?  
- ça va, et vous, ça va ?  
- oui, il fait pas beau et vous ? »

Évidemment, il ne faut pas s'attendre à des conversations intimes alors que tout le monde écoute. Moi-même, quand j'ai appelé à terre, je n'ai rien dit d'autre. De plus, ils sont tous cousins, oncle ou neveu, beaux-frères... ce qui ne les empêche pas d'être concurrents et d'être réticents à se communiquer les résultats de leur pêche.

### **Mardi 31 août**

Ce matin, 2 m de houle et 1 m de mer du vent généré par un vent de force 5. Le passage, bien prévu, d'une dorsale nous procure cette accalmie que je mets à profit pour prendre une douche. C'est une manœuvre assez dangereuse ; déjà chez soi, on a vite fait de glisser, alors sur un bateau...

A bord, c'est la routine : on ravitaille en gazole un thonier, puis on dépanne le pilote automatique d'un autre. Menu de midi : pâté, cabillaud, bœuf en daube avec carottes et pâtes, yaourt. À tous les repas, nous avons fruits de mer ou poisson en plus de la viande. C'est plutôt bien préparé même si le plat de viande est souvent très gras. Le petit déjeuner, lui, n'est pas à la hauteur : pain décongelé, lait en boîte, mauvais café, beurre salé, le tout avalé rapidement, debout dans la cuisine, sous l'œil narquois des cafards. Je commence à rêver d'un bon petit déjeuner comme je les aime.

### **Mercredi 1<sup>er</sup> septembre**

J'embarque sur le zodiac avec le dépanneur radio pour rendre visite à un thonier. Malgré leurs 15 ou 17 m, qu'ils sont minuscules ces thoniers. Entre le moteur et les auxiliaires, la réserve de gazole, les vivres et l'eau pour 3 ou 4 semaines, la cale isolée et réfrigérée capable de contenir 20 tonnes de poisson, il reste peu de place pour la zone vie. Juste un petit carré avec une table et deux bancs en bois, solidement boulonnés au plancher, et de chaque côté, dans les cloisons, 4 trous, que j'ai d'abord pris pour des rangements. Ce sont en fait les accès aux 4 couchettes du bord. Je me demande si on y entre les pieds ou la tête en premier. Même avec les conditions maniables d'aujourd'hui (force 4 et 2 m de creux), ça ne doit pas être facile de s'y coucher. Quant aux toilettes, elles sont sur le pont, en plein air : juste une cuvette de WC en bois avec évacuation directe à la mer à travers le pavois. Je comprends mieux maintenant les propos de l'autre jour, entendus à la VHF, alors que la mer était forte : « Eh bé, tu sais, vraiment, faut avoir envie de chier pour y aller. Ce matin je me suis fait complètement tremper ! »



À bord, pas d'évier ni de lavabo. On ne doit pas se laver beaucoup. En revanche, Christ et Sainte Vierge dans le carré, fer à cheval à l'arrière, sont bien là. À bord du *Pêcheur Breton* aussi le Christ est présent un peu partout : passerelle, salle à manger, chambre du commandant... Faut bien ça pour tenir trois semaines en mer !

Ce soir au menu : marsouin ! Il s'est pris dans les lignes d'un thonier. Invendable à terre, trop gros pour être entièrement consommé par l'équipage, on nous l'a donné. Et c'est excellent ! Ça a l'aspect d'un foie de génisse, c'est tendre comme une viande de cheval, ça a le goût d'un beefsteak... à part certains morceaux qui, eux, rappellent bien que le marsouin ne mange que du poisson.

## **Jeudi 2 septembre**

Aujourd'hui, « beau temps » au sens des pêcheurs, c'est-à-dire soleil invisible, temps humide et même brouillard, mais peu de vent et juste un peu de houle pour rappeler quand même qu'on est au large, à la latitude de l'Irlande. C'est un temps propice à la pêche. Un thonier a fait 320 thons dans sa journée, un autre 80 dans l'heure, plus d'un thon par minute. Même à 6, il faut bosser dur. Sur la plupart des thoniers français, les lignes sont remontées à la main.

Le toubib a l'air de s'ennuyer un peu. Il a commencé un journal mais a arrêté au bout de trois jours ; il a emmené du travail mais n'arrive pas à s'y mettre. Il voudrait que je vienne bosser avec lui au salon pour l'entraîner (j'ai emmené un programme informatique à terminer) mais je préfère la tranquillité de ma cabine. A sa demande, j'accepte une deuxième partie d'échec. Encore battu. Mais je ne jouerai plus. Non pas parce que je perds mais, d'une part je n'y trouve pas beaucoup de plaisir et, d'autre part, entraîné par le jeu, j'ai oublié de monter à la passerelle mettre en route mon radio fac simulé pour la réception de la Norvégienne<sup>4</sup> de 12 h UTC. Heureusement l'officier de quart y a pensé ; mais le commandant n'a pas manqué de me le faire remarquer. Toujours désagréable. Donc pour moi, pas de pêche, pas de jeu pendant mon temps libre. Un peu de lecture, ce journal de bord, un peu de travail aussi, avec ce type d'activité j'arrive toujours à m'arrêter à temps.

Dans l'après-midi, miracle de la prévision, les éclaircies sont là. Je sors ma calculatrice et mon bouquin sur la navigation astro. Je fais d'abord les exercices proposés pour m'entraîner à utiliser les éphémérides et les tables de calcul Dieumegard et Bataille. Puis je demande au second s'il peut me sortir le sextant. Il me prête un petit sextant de fabrication japonaise qui sert pour les exercices. L'autre, le vrai, le beau sextant, le commandant ne veut pas qu'on le sorte. Je commence mes relevés. Pas évident au début, surtout pour un porteur de lunettes. Puis je fais un relevé sérieux. Le calcul me donne une droite de hauteur passant à 2 milles nautiques du point affiché par le récepteur satellite<sup>5</sup> du bord. Pas mal, surtout que j'ai pris l'heure à mon montre dont je ne connais pas exactement l'erreur. J'essaie la méthode traditionnelle avec les tables de calcul et une méthode avec ma calculatrice que j'ai programmée. Bien plus rapide.

---

4 Norvégienne : carte du temps qu'il fait comprenant les observations ponctuelles des navires et des stations terrestres pointées par table traçante et les isobares et les fronts tracés à la main. Appelée Norvégienne en référence à l'école norvégienne de météorologie qui en popularisa l'utilisation au début du 20<sup>e</sup> siècle.

5 Comme beaucoup de navires de commerce à l'époque, le *Pêcheur Breton* était équipé d'un système de navigation par satellites Transit, qu'on appelait Satnav, ancêtre du GPS. Développé pour l'armée américaine, le système est opérationnel en 1964 et ouvert aux navires civils en 1967. Il repose sur 4 satellites seulement et il faut attendre parfois plus d'une heure pour avoir un point. Entre 2 passages de satellites, le récepteur met à jour la position à partir des données vitesse et cap du navire.

## Samedi 4 septembre

Les jours passent. C'est mon premier long séjour en mer et je ne m'ennuie pas le moins du monde. Toutefois, je regrette un peu que l'équipage ne soit pas plus causant. J'ai avec moi des gens qui, par leur métier et leur expérience, ont plein de choses à raconter, à m'apprendre sur la navigation, la pêche, le matelotage, l'entretien du navire et je n'arrive pas à les faire parler. Le moins que l'on puisse dire c'est qu'ils ne sont pas expansifs ces Bretons. Et quand ils causent, j'ai parfois du mal à les comprendre. Un accent du Finistère à couper au couteau. Il y a bien un Corse à bord, un vrai méridional, prêt à tout raconter. Mais c'est un jeune matelot sans beaucoup d'expérience qui a, d'après ses collègues, tendance à mentir et à exagérer. Quant aux officiers avec qui je partage les repas, j'ai vraiment l'impression de les harceler de questions : « *qu'est-ce que c'est, à quoi ça sert, comment ça marche...* » Parfois mon interlocuteur me répond par une plaisanterie, ou bien va voir dehors et me plante là. J'essaie alors de reposer ma question à quelqu'un d'autre mais au bout de quelques jours, je ne sais plus à qui je me suis déjà adressé, et ça devient gênant. Il y a ainsi des instruments, des « boutons » à la passerelle dont je ne connaîtrai jamais l'utilisation. Sans compter les instruments réservés du commandant comme le radar ou le système Omega<sup>6</sup>. Même le second n'a pas le droit d'y toucher. Pas question de faire tourner le radar juste parce que j'ai envie de voir à quoi ressemble sur l'écran la ligne de grains qui s'approche. Parfois mes questions sont sans doute trop personnelles. J'ai demandé au second comment il était passé du métier de pêcheur à son poste actuel ; il m'a répondu « *faut être bien vu* » et est sorti sur la passerelle. Mais je ne désespère pas ; il me reste encore deux semaines à passer avec eux.



---

6 Système Omega : système de positionnement par radiogoniométrie

# Tempête et avaries

## Dimanche 5 septembre

Hier soir, la mer était calme et le vent ne dépassait pas 5 à 10 nœuds. Dans mon bulletin, j'ai annoncé « *creusement sur une ondulation du front froid<sup>7</sup> avec renforcement des vents de SW à 20/25 nœuds, puis rotation au NW 20/30 nœuds.* »

À 3 h ce matin, je me réveille. Le bateau bouge pas mal, il me semble même qu'il gîte un peu. Je suis ballotté dans ma couchette, d'un bord sur l'autre. La mer se serait-elle déjà formée ? A 5h20, le mécanicien qui termine son quart frappe à ma porte pour me réveiller. Je me lève pour aller faire mon observation de 6 h UTC. Temps couvert avec averses, pression en forte baisse, mer de 2,5 m mais vent soufflant à l'ouest 38 nœuds établi. C'est nettement supérieur à ce que j'avais prévu. On est en plein coup de vent force 8 Beaufort. Je décide d'envoyer un bulletin spécial confirmant le coup de vent force 8 à 9 mais s'atténuant la nuit prochaine avec belle amélioration pour demain, histoire de faire patienter les pêcheurs qui sont tous à la cape. Pendant que je rédige mon bulletin, la VHF crépite et une voix paniquée se fait entendre :

« - *On coule, on coule. Tu m'entends, tu m'entends ? Oh là là ! oh là là ! le paquet de mer ! La passerelle est défoncée, noyée, y'a plus de barre, on dérive travers à la lame. On prépare le Bombard<sup>8</sup> ! Tu m'entends ? Tu m'entends ?*

- *Oui, je t'entends, je t'entends, répond un pêcheur, je te relève au Polaris<sup>9</sup>, je suis dans le sud-suroît à toi, je fais route sur toi.*

- *tu m'entends, tu m'entends ? reprend le naufragé. Merde, j'ai plus de VHF. Personne ne m'entend. Foutus, on est foutus ! »*

Puis le contact VHF est rétabli. Le bateau a pris une déferlante qui a démolie les superstructures et arraché la barre à roue mais sa VHF marche. Le patron est blessé à la poitrine et à la main. Les thoniers à la cape autour de lui lui remontent le moral. Le patron est rassuré, il sait que s'ils doivent embarquer sur la survie, ils seront vite secourus.

Le temps de diffuser le bulletin et le vent a fraîchi à 40/45 nœuds. La mer s'est creusée. Les lames atteignent fréquemment 3 à 4 m et déferlent. On fait route nous aussi sur le *Michel-Daniel*. Mais, face au vent, on ne dépasse pas 2,1 nœuds sur le fond.

À bord, c'est le branle-bas de combat. On s'apprête à embarquer sur le zodiac. « *Des gars valables* » a dit le patron au bosco, oui, mais les gars valables ne sont pas très chauds pour aller se faire rouler par une déferlante. La vie est dure aussi pour le météo du bord. Je ne peux pas croiser quelqu'un sans entendre « *alors c'est ça ton beau temps ?* » Il est vrai que j'avais parlé d'éclaircies avec le vent de NW. Elles ne sont pas encore là. On parle d'envoyer le météo sur le zodiac.

---

7 Ondulation du front froid. Les fronts froids, limite entre l'air chaud tropical et l'air froid polaire, partent du centre de la dépression et se prolonge vers le sud. Il est fréquent qu'ils ondulent et qu'une nouvelle dépression se creuse au sommet de l'ondulation, cause la plus fréquente de mauvais temps à nos latitudes. En 1982, les modèles numériques de prévision du temps étaient incapables de prévoir de tels creusements. On ne pouvait que signaler le risque de leur occurrence. Aujourd'hui (2021), rares sont les creusements que les modèles ne prévoient pas.

8 Bombard. Radeau de survie appelé ainsi à l'époque en référence au Dr. Alain Bombard qui fit la démonstration de son utilité et de ses capacités en traversant l'Atlantique en solitaire et en survie.

9 À peu près tous les navires de la flottille étaient équipés de VHF Polaris permettant de relever par goniométrie la direction d'où vient l'appel.

Et le vent fraîchit encore. Je vais chercher mon appareil photo. Dans ma cabine, je découvre que la banquette sur laquelle est posé mon sac est mouillée. Le hublot au-dessus, mal fermé, a laissé entrer l'eau. Il est pourtant à 2 ou 3 m au-dessus de la surface. Je comprends maintenant à quoi sert l'énorme clé à tube, en croix, du style de celles utilisées pour démonter les roues de voiture, que j'avais repérée dans un coin. Je souque fermement les boulons fermant mes deux hublots. Heureusement mes affaires ne sont pas trop mouillées. Et puis, comme dit le chef mécanicien : « *t'es sur un bateau ici, pas en vacance chez ta mémé* ».

De retour à la passerelle, vu les circonstances, au début j'ai quelques scrupules à faire des photos. C'est peut-être déplacé. En fait, tout le monde est très excité par le mauvais temps, le commandant en premier. Et puis, les nouvelles du *Michel-Daniel* sont bonnes. Le patron a pu se dégager de sa passerelle où il était coincé, le bateau ne fait pas d'eau et tient sa cape tout seul grâce à une petite voile qu'ils ont grée. Alors je fais photos sur photos.

A 10 h UTC, l'anémo du bord oscille entre 45 et 55 nœuds, dépassant les 60 nœuds dans les rafales. Les creux atteignent 8 m et déferlent parfois sur 3 à 4 m de hauteur. Pour décrire la mer, il suffit de reprendre la description de l'échelle Beaufort au degré force 9 qui convient tout-à-fait : « *force 9, fort coup de vent, grosses lames ; épaisses traînées d'écume dans le lit du vent ; les crêtes des lames commencent à vaciller, s'écrouler et déferler en rouleaux ; les embruns peuvent réduire la visibilité* ». Plus question de sortir le zodiac. Le *Pêcheur Breton* plonge souvent dans la vague, les murs de la passerelle se mettent à trembler et tout disparaît, noyé dans les embruns. Nous remontons au vent à 1,6 nœuds et nous sommes au trois-quart de la puissance moteur. Un bateau de pêche espagnol nous dépasse, piquant du nez dans la lame au risque de briser son bastingage. Un vrai sous-marin. Photos.



À la VHF, les pêcheurs causent beaucoup. Rassurés sur la situation du thonier en difficulté, ils ont repris leurs sujets habituels : championnat du monde cycliste (Hinault a abandonné) et, bien sûr, la météo. On en prend pour notre grade. « *Oui, c'est normal, c'est le week-end ; les gars valables travaillent pas, y'a que des stagiaires !* ». Il faut dire que mes collègues de Brest annonçaient ce matin, via radio Le Conquet 15/25 nœuds de vent. Ceux de mon service à Paris étaient encore plus bas : 10/20 nœuds dans leur bulletin rediffusé par le navire météo stationnaire *France 1*, pas très loin d'ici. Mais les pêcheurs sur zone ont tout de même remarqué que la météo du *Pêcheur Breton*, comme ils disent, mon bulletin donc, annonçait hier soir 20/30 nœuds et parlait d'un creusement d'une dépression sur la zone. Chaque fois qu'on m'interroge, je persiste à dire que ça va mollir la nuit suivante et tomber complètement demain. Mais c'est dur, très dur car je commence à douter de toutes mes sources.

A 12 h UTC, je passe une observation avec 50 nœuds de vent de NW et 8 m de creux. C'est peut-être une valeur un peu élevée. J'ai conscience d'avoir subi l'ambiance qui règne à la passerelle. J'ai trop demandé l'avis des uns et des autres, 6 m était une valeur sûrement plus proche de la vérité<sup>10</sup>. Enfin, ça aura au moins le mérite d'attirer l'attention de mes collègues à terre. De fait, Le Conquet Radio nous appellera par deux fois, les services météorologiques nous demandant de confirmer mes observations de 6 h UTC et 12 h UTC. Dans l'après-midi, en recevant les cartes fac-similé de la situation météorologique, j'ai compris que la tempête était très limitée dans l'espace et que j'étais le seul à passer de telles observations météorologiques. D'où leurs doutes et leurs bulletins.

À 14 h, le vent mollit à 40 nœuds. Dans mon bulletin du soir, je persiste à annoncer une atténuation du vent dans la nuit et le lendemain, puis une reprise le surlendemain. Le commandant, qui comme tout capitaine ne peut s'empêcher d'interférer sur tout ce qui se passe à bord, m'incite à forcer la prévision : plutôt 30/35 nœuds que 25/30. Il aimerait bien qu'au moins les bateaux les plus fragiles décident de rentrer dès demain en Bretagne écourtant ainsi leur saison. Je lui accorde un « *flux perturbé d'ouest avec des vents de 20 à 30 nœuds pouvant atteindre 35 nœuds* ». C'est un peu large comme fourchette de prévision mais je reste ainsi dans les limites de l'interprétation des cartes prévues.

Juste avant le repas, le commandant fait virer le bateau et le met vent arrière. Attention, on va rouler ! Et pour rouler, ça roule ! Le repas se passe les jambes en grand écart, une main cramponnée à la table, l'autre tenant l'assiette à soupe (de la soupe ! quelle idée par un temps pareil !) et une troisième main pour la cuillère. Il faut faire attention à ne pas glisser de son siège. Et on discute... de la météo. On parle même d'envoyer le météo du bord mettre de l'ordre dans le magasin 17. En langage de marine marchande, ranger quelque chose dans le « magasin 17 » ou encore le « grand magasin » signifie jeter par dessus bord. Le roulis n'empêche pas le maître d'hôtel de nous servir soupe, salade de radis noir, œufs durs, côtelettes de porc et pâtes, fromage et fruit, le tout, comme chaque fois, avec trois jeux d'assiette. À midi, nous avons même eu en dessert une charlotte glacée aux fraises. Pas mal pour 50 nœuds de vent et 6 m de creux !

## **Lundi 6 septembre**

Après une nuit à peu près calme, grand ciel bleu ce matin, pas de vent, pas de mer. L'accalmie a 6 heures d'avance sur la prévision. A bord, tout le monde est déjà debout et s'active pour aller réparer

---

<sup>10</sup> Evaluer la hauteur des vagues demande une grande habitude. En fait, à bord d'un bateau, il n'y a qu'un seul repère précis : lorsque la crête de la vague cache juste votre horizon, la hauteur de cette vague est égale à la hauteur de vos yeux au-dessus de l'eau. A bord du *Pêcheur Breton*, à la passerelle, nous étions à 10 m au-dessus du niveau de la mer. Au cours de ce coup de vent plusieurs vagues ont atteint, voire dépassé, cette hauteur. Mais la hauteur des vagues, telle qu'elle est définie en météorologie, est la hauteur moyenne du tiers des vagues les plus hautes, hauteur appelée  $H_{1/3}$ . D'après la théorie, une hauteur  $H_{1/3}$  de 6 m engendre de temps à autre (1 vague sur 1000) des vagues d'une hauteur double, soit 12 m, ce qui correspond aux observations faites ce jour là.

le *Michel-Danièle*. Vont à bord du thonier le toubib, l'électricien, le réparateur radio, le chef mécanicien et un ou deux matelots pour aider. Je profite d'un aller-retour du zodiac pour y aller moi aussi. A bord, les hommes ont les traits tirés mais ne semblent pas avoir trop souffert de l'aventure. En revanche, les dégâts illustrent bien la puissance de destruction d'une vague déferlante. Le contreplaqué de 20 mm et le plexiglas constituant la façade et la partie tribord de la passerelle ont disparu. Il ne reste plus que l'armature. Le socle de la barre à roue, belle pièce métallique, a été sectionné, net. La barre elle-même, en bois verni, est cassée en deux. Sur bâbord, le pavois est arraché entre deux membrures.



Tout le monde s'affaire. Des panneaux de contreplaqué sont vissés, du plastique transparent remplace les hublots. Le radio a beaucoup de travail pour essayer de réparer l'électronique qui a pris l'eau : VHF, BLU, sondeur, pilote automatique, navigateur par satellite... On leur donne également une grande gamelle car lorsqu'ils ont pris le paquet de mer comme ils disent, toute leur vaisselle était sur le pont, dans un seau, profitant de ce rinçage automatique. Bien sûr, avec la vague, tout a disparu. Et moi, je leur conseille pour leur retour sur les Sables d'Olonne, de faire tout de suite du sud, puis de l'est. Ça rallonge un peu mais quand la prochaine perturbation passera, elle sera moins active à leur latitude.

A midi, à la table du *Pêcheur Breton*, la conversation roule sur les accidents lors des campagnes thonières. À en croire le commandant ou le second, il semblerait que, chaque année, un ou deux thoniers, parmi les plus anciens, subissent de lourdes avaries, voire coulent au large, avec parfois un drame. Le *Michel-Danièle* aurait pu être de ceux là. C'est un petit thonier, ancien, entre 25 et 35 ans, on ne sait pas trop, armé comme sur la plupart par un équipage plutôt âgé, plus de 50 ans. Sur un autre thonier que j'ai visité, deux marins étaient même à la retraite. Ils armaient leur bateau juste pour la campagne thonière, de juin à septembre, pour arrondir les fins de mois et pour ne pas se couper trop vite de la vie active. L'hiver, ils restaient chez eux.



# Une vie de fou

**Mardi 7 septembre**

Ce matin, lessive ! Car il y a une machine à laver à bord ! Une bonne machine, une Siemens, qui supporte depuis plusieurs années les difficiles conditions de la vie au large. Elle sert surtout pour nettoyer les bleus de travail de l'équipage, et il y a souvent des boulons et des pointes dans les poches. Elle trône, tout en bas, à côté de la machine, dans un local qui sert de rangement aux joints de rechange. A cet étage, tout sent le fioul. En fait, partout à bord, on sent le fioul, mais là, plus qu'ailleurs. Je me demande si, malgré ce lavage, je ne vais pas sentir moi aussi le pétrole lors de mon retour à Paris en train.

Dans l'après-midi, j'accompagne le mécano à bord du *Gilbert-Guy*, un thonier qui a plié un tangon lors du coup de vent. En montant à bord, j'ai une drôle d'impression. Le pont est sale, des entrailles de thon traînent ici et là. Et chose incroyable, ici ce n'est pas l'odeur de poisson, ou de gazole qui domine, non, ça sent le vin, le gros rouge ! Le patron a une gueule de brute, une allure de bête. A bord, il fait tout : c'est lui qui scie le tube de fer du tangon, c'est lui qui manœuvre le bateau, qui répond à la VHF. Il ne parle pas, il grogne. Il est secondé par deux matelots, plutôt âgés, qui n'ont l'air ni très futés, ni très habiles, mais qui obéissent au doigt et à l'œil sans jamais rien dire. L'équipage est complété par trois jeunes ou plutôt était complété car l'un vient de débarquer. Il avait demandé à consulter le médecin ; une précédente rotation du zodiac l'a emmené à bord du *Pêcheur Breton* et on vient d'apprendre que le médecin a décidé de le garder. De toute façon, son paquetage était déjà prêt, son idée de rester à bord du cargo bien arrêtée. Je discute avec les deux autres jeunes. Ils me font signe que le patron est fou. Ils ne sont pas très heureux de voir partir un membre d'équipage car le quart se fera maintenant à 5 au lieu de 6. D'un autre côté, ce gars là était plutôt une charge à bord. Il faisait de la boulimie, avait des crises de folie ; ils avaient peur de le voir se jeter à l'eau.

Le mécano qui m'a amené retourne à bord du *Pêcheur Breton*, appelé à d'autres assistances : un chalutier à alimenter en gazole, la mise à l'eau du plongeur pour dégager une hélice... A bord du chalutier, le patron scie son tangon en gueulant contre le *Pêcheur Breton* qui ne l'aide pas, contre son équipage qui ne comprend rien. Moi, j'aide de mon mieux à manipuler les deux tangons, très lourds, en essayant de comprendre la manœuvre du patron. Tout se passe à demi-mot ou plutôt à demi grognement. Ce faisant, je garde un œil sur le *Pêcheur Breton* qui s'éloigne, qui s'éloigne. Nos deux bateaux sont stoppés, à la dérive, mais le cargo dérive beaucoup plus vite que nous. Au bout d'une heure et demie, il a presque disparu et je me demande s'ils ne m'ont pas fait une mauvaise blague en me laissant seul sur ce bateau de fous.

Dès que le zodiac est de retour, je quitte le bord en lançant un « bon courage » aux deux jeunes. Ils ont encore trois semaines à tirer dans cet enfer. Sur le *Pêcheur Breton*, le commandant m'apprend que j'ai visité le clou de la flottille. C'est un peu le bateau fantôme : il ne communique jamais à la VHF ; il ne dit jamais ni quand il parle, ni quand il rentre, ni ce qu'il fait.

A bord, nous avons donc deux passagers de plus, deux malades dont le toubib ne connaît que trop bien la maladie. Ils ont craqué nerveusement comme ce pêcheur espagnol que notre toubib est allé voir et qui avait des maux de tête incessants et inexplicables. Ce genre de burn out arrive, semble-t-il, fréquemment lors de la dernière marée. Mais quoi d'étonnant quand on voit sur certains thoniers la vétusté du bateau, la gueule du patron et la mer que peut engendrer un coup de vent force 9. Je discute un peu avec le jeune. Il vient de la banlieue parisienne et m'avoue qu'il a découvert la mer l'année dernière lors de son service militaire à bord ... du porte-avions Clemenceau !

## **Vendredi 10 septembre**

Aujourd'hui, pas de vent et soleil. Le toubib a trouvé à s'occuper ; il a empoigné un pinceau et repeint le pont avec les matelots. Moi, je discute avec le second. Je lui demande à quoi sert cette sorte de rambarde, gros tube de fer, à l'arrière, à 1 mètre au-dessus de l'eau. Il m'explique qu'elle servait du temps où le bateau avait une ancre à l'arrière à ce que la chaîne ne se prenne pas dans l'hélice. Mais surtout il me parle enfin de l'accident du mois de juillet lors de la première campagne. Alors qu'il s'éloignait du bord, le moteur du zodiac a calé. Le temps de le redémarrer, le zodiac a dérivé le long de la coque, jusqu'à la voûte arrière du cargo. Dans le creux de la vague, le zodiac s'est engagé sous le tube. Quand la crête est arrivée, elle a précipité l'un des marins contre le tube. Assommé, celui-ci est décédé. D'après le second, si personne n'en parle, c'est que l'affaire est classée, oubliée. J'apprends aussi que le mois dernier, l'un des thoniers, le *Pierrot-Michel*, a perdu son cuistot. Il est tombé à l'eau par beau temps, à 11 h du soir, et n'a été retrouvé que le lendemain matin au petit jour. Deux accidents mortels cette année, mais on n'en parle pas et tout continue comme si cela était inéluctable.

L'ambiance à table commence à se détendre. Le commandant me raconte les aventures du bord lorsqu'ils sont en escale dans les ports d'Afrique. Une fois, après avoir quitté Alger, ils se sont retrouvés avec un passager clandestin, un jeune gamin d'une douzaine d'années. Pendant tout le trajet d'Alger à Annaba, le gamin, désappointé d'apprendre qu'on ne l'emmènerait pas en France, leur a mené une vie infernale. Il crachait sur les matelots du haut de la passerelle, jetait leurs pinceaux par-dessus bord, grimpait partout. Il fallait constamment le surveiller. Ils ont essayé de l'amadouer avec double ration de dessert à chaque repas mais rien n'y a fait.

## **Samedi 11 septembre**

Mauvaise nuit. La houle, engendrée par une tempête qui est passée dans notre nord-ouest, nous a atteint hier soir et nous avons roulé bord sur bord toute la nuit. Le toubib raconte qu'il a tout essayé : rester dans son lit qui est dans l'axe du bateau et où il roulait d'un côté à l'autre ; dormir sur sa banquette, perpendiculaire au lit, où il glissait tantôt vers les pieds, tantôt vers la tête, écrasant l'oreiller. Même les anciens du bord ont mal dormi. Pour l'un, c'était un boulon qui roulait à l'étage au-dessus et qu'il recherche depuis plusieurs jours ; pour l'autre, une porte mal fermée qui bat, un bidon mal arrimé... Plusieurs se sont levés dans la nuit pour faire cesser un bruit, pestant contre les autres qui restent couchés ou les jeunes que rien n'empêche de dormir. Le commandant, lui, aime bien quand ça roule. Je le soupçonne de prendre plaisir à entendre les autres se plaindre. Il a pour habitude de stopper le bateau pour la nuit et durant les repas, donc roulis assuré. Entre temps, on fait route à vitesse réduite pour remonter au vent, ce qui rend la vie à bord plus agréable. Je crois que si le second prenait le commandement, ce serait l'inverse : en dérive le jour, en route la nuit et pendant les repas pour assurer un minimum de stabilité et aussi l'après-midi pour la pêche (le poisson ne mord que si le leurre avance à 5 ou 6 nœuds). A midi, pour se venger, le second a mis la barre toute à bâbord, mettant le bateau bien en travers de la lame, histoire de le faire rouler un maximum pendant le repas du commandant. Très efficace, mais il n'a pas insisté.

## **Lundi 13 septembre**

Ce matin, j'ai appris qu'un autre bateau avait pris une déferlante lors du coup de vent dimanche dernier. Il a eu lui aussi ses vitres brisées, la passerelle inondée, le compas de route arraché. Depuis, toute son électronique bat de l'aile et le radar fume quand on le met en route, mais tout ça ne l'empêche pas de continuer sa marée.

Dans l'après-midi, le toubib est encore appelé pour un pêcheur qui craque. Il a des problèmes familiaux, un divorce qui se passe mal. Il ne dessoûle plus. C'est donc le troisième de la marée à

nous rejoindre. Heureusement, les deux précédents ont libéré leur place. Ils ont embarqué sur un chalutier qui rentrait à terre.

A bord, depuis quelques jours, la fin de la campagne se fait sentir. Le radio et le chef mécanicien font leurs inventaires respectifs du matériel de dépannage, le cuistot compte ses boîtes de conserve, le toubib trie ses médicaments, mettant de côté les plus anciens, le lieutenant compte les jours de congé de l'équipage. Le commandant signe mon attestation de nombres de jours au large<sup>11</sup>. On rentre jeudi matin à Concarneau et tout le travail qui peut être fait en mer sera fini avant l'arrivée, personne n'ayant envie de s'éterniser à bord.

### **Mardi 14 septembre**

Dernière journée sur zone. Ce matin nous avons ravitaillé la *Souris des mers*. Avec le *Balbuzard*, ce sont les deux seuls thoniers de La Rochelle. Puis nous avons mis en route doucement. Nous avons croisé le *Sterne*, un patrouilleur de la Marine nationale qui assure l'assistance à la flottille en l'absence du *Pêcheur Breton*. J'ai un regret : on n'a pas vu l'*Eole*, un thonier à voile nouvellement lancé, qui vient juste d'arriver sur zone. Cette idée de thonier à voile ne fait pas l'unanimité, loin s'en faut. D'après les marins du bord, c'est un bateau qui ne pêche pas beaucoup, qui utilise son moteur autant que les autres mais qui bénéficie de subventions, d'où des jalousies. Les pêcheurs ne voient pas d'un bon œil un des leurs dire « *moi je vais faire des économies de gazole, je vais naviguer à la voile* ». Ils préféreraient le voir se joindre à eux pour réclamer du carburant moins cher.

Ce soir j'ai fait mon dernier bulletin météo. J'ai demandé si tout le monde était content, ou s'il y avait des critiques. Apparemment, pas de critiques.

Maintenant, on fonce à 10 nœuds vers Concarneau.



---

11 Les fonctionnaires en mission touchent un complément d'indemnités pour toute journée passée au-delà du méridien 10°20'W.

## Décembre 2021.

Au moment de mettre en forme mes notes de voyage, j'effectue quelques recherches internet sur la pêche au thon et sur le *Pêcheur Breton*. Au milieu des années 80, les techniques de pêche du thon germon évoluent complètement. Les petits thoniers ligneurs disparaissent totalement laissant la place à des navires plus gros, plus puissants, pratiquant le filet maillant dérivant. En 1985, le *Pêcheur Breton* cesse toute activité d'assistance à la pêche au thon et est revendu. En 1994, le navire, alors âgé de 33 ans, est remorqué des Seychelles vers un chantier de démolition en Inde. Mais il prend l'eau et coule près des côtes du Sri Lanka. Gisant à peu près intact par 32 m de fond, il abrite maintenant une riche faune sous-marine. Il est devenu un des sites de plongée les plus populaires au Sri Lanka.

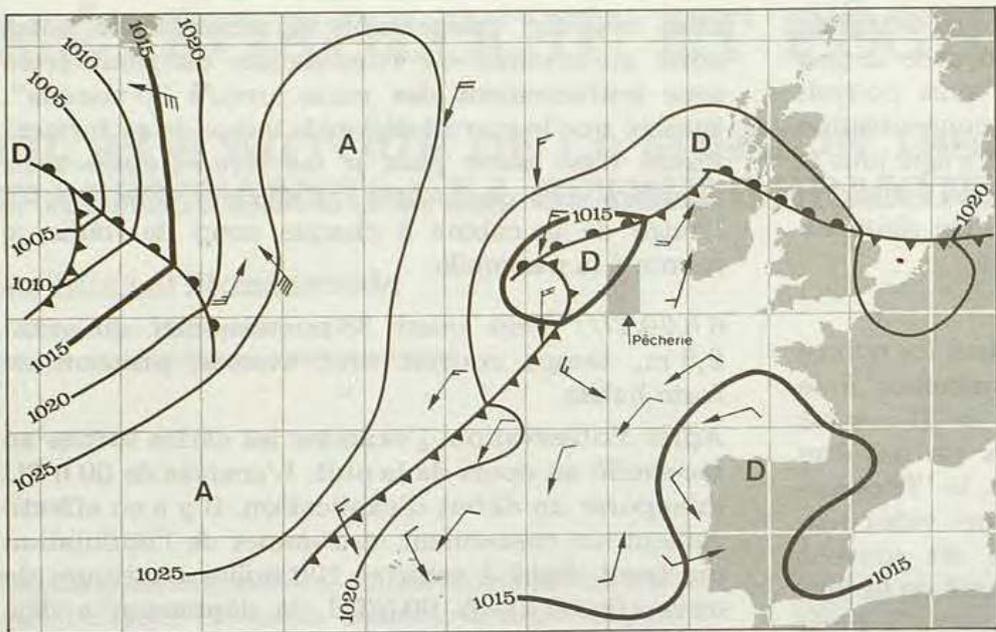
### Quelques sites internet :

[Les thoniers d'Audierne](#)

[L'épave du \*Pêcheur Breton\*](#)

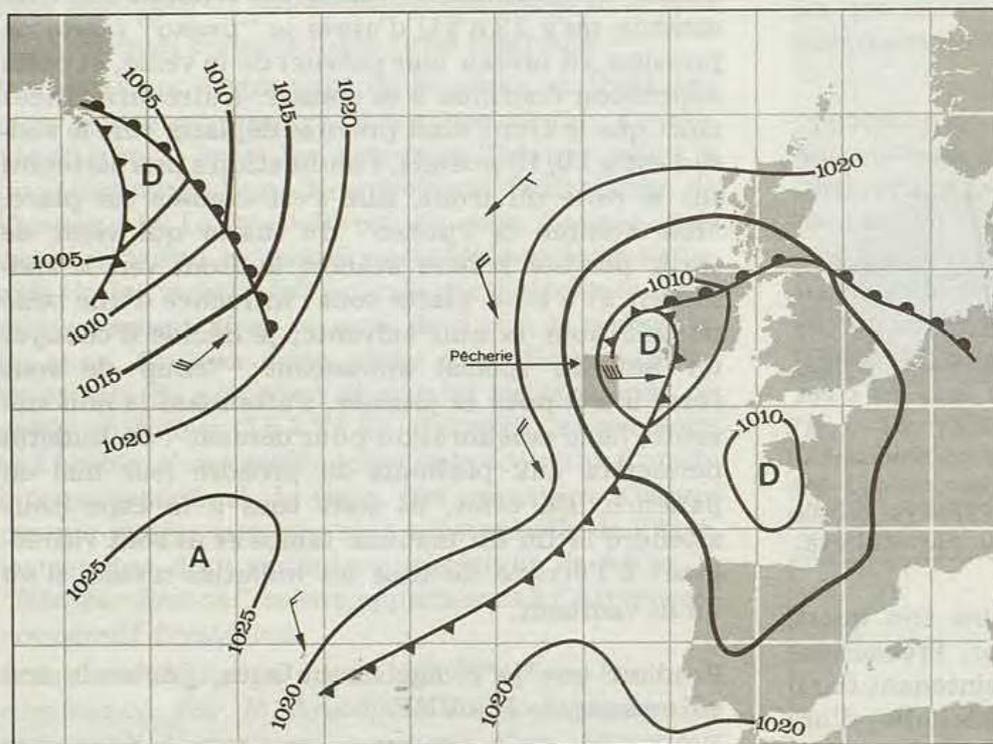
[La technique des thoniers ligneurs](#)



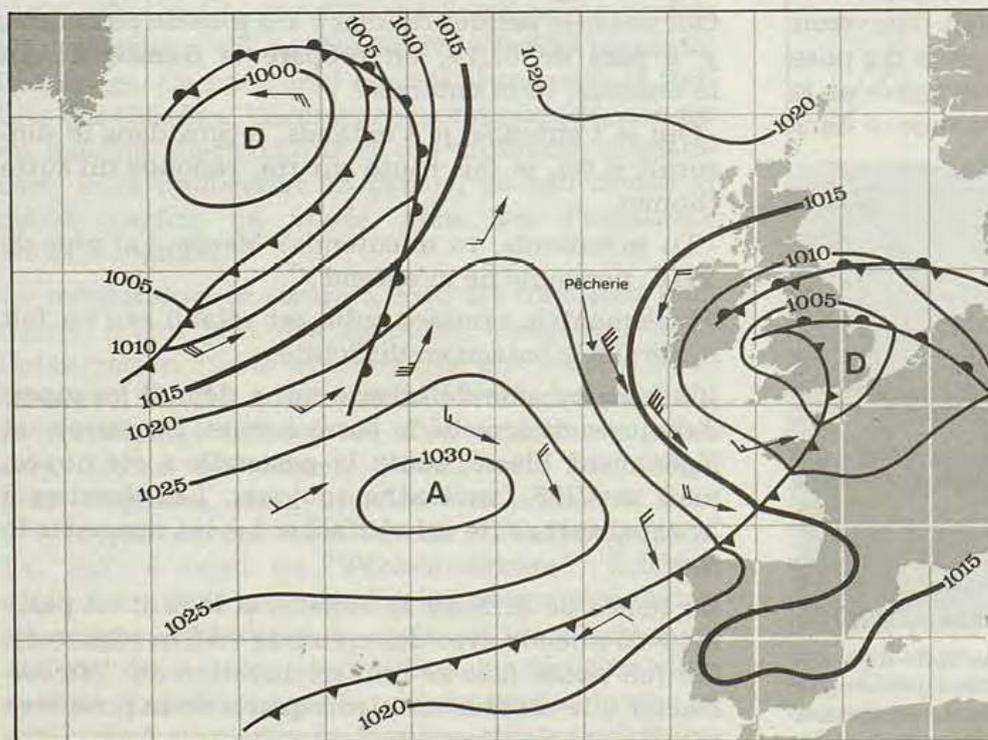


a

Situation météorologique  
du 4 au 5 septembre 1982.  
Extrait de Met Mar n° 119



b



c

Fig. 4 - Evolution de la situation du 4 à 18h TU au 5 septembre 1982 à 18h TU. Le courant perturbé d'ouest est bien établi; les perturbations se succèdent régulièrement.

A 18h TU, le 4 (A), une ondulation se creuse en dépression, 1012 mbar, au grand large de Valentia (pointe sud-ouest de l'Irlande); elle est prévue, 1008 mbar, légèrement au large de Brest pour le lendemain à 12h TU, le front froid associé s'étant lui-même déplacé en conséquence. Le temps est, pour l'instant, très maniable.

À 6h TU, le 5 (B), la dépression s'est creusée plus que prévue puisque dès 0h TU elle avait atteint déjà les 1008 mbar attendus initialement douze heures plus tard; par contre, elle s'est moins déplacée vers l'est que prévu, ainsi que le front associé, ce qui place la pêcherie en traîne nuageuse active. De fait, le "Pêcheur-Breton" mesure 38 noeuds de vent d'ouest et observe des vagues de 2,5 m.

A 18h TU, le 5 (C), la dépression 1003 mbar, est centrée sur l'Angleterre, son front froid attaquant la Bretagne. La pêcherie reste en traîne active avec descente froide de secteur nord. Le vent, actuellement de nord-ouest 35 noeuds, a atteint la force 10 (48 à 55 noeuds), rafales force 11, entre 10h et 13h TU, la mer étant grosse (vagues de 8 m).