



Cet article publié dans le N° 200 de MET MAR (septembre 2003) a retenu l'attention du comité de publications.

MET MAR a 50 ans ...

IL Y A UN DEMI-SIÈCLE PARAÎSSAIT LE PREMIER NUMÉRO D'UNE PUBLICATION QUI ALLAIT DEVENIR MET MAR. COÏNCIDENCE, CETTE REVUE NAISSAIT JUSTE 100 ANS APRÈS LA PREMIÈRE RÉUNION INTERNATIONALE

INSTITUANT LA MÉTÉOROLOGIE MARITIME. RETOURS SUR LA PETITE HISTOIRE DE MET MAR ET SUR LA GRANDE HISTOIRE DE LA SCIENCE MÉTÉOROLOGIQUE.

Il y a 50 ans, en juillet 1953, paraissait le premier Bulletin trimestriel de liaison des navires sélectionnés. Le numéro 1 de ce qui allait devenir, quelques années plus tard, la revue Met Mar débute par l'éditorial suivant :

« Voici le premier numéro d'un Bulletin auquel nous voudrions assurer longue vie.

Son but essentiel est de resserrer les liens entre la Météorologie nationale et les "navires sélectionnés" [...] En créant ce Bulletin, nous appliquons une recommandation de l'Organisation météorologique mondiale et nous suivons, dans la mesure de nos moyens, l'excellent exemple donné depuis vingt-deux ans par notre confrère britannique "The Marine Observer". Nous voulons donner à nos lecteurs des informations détaillées concernant les diverses situations météorologiques rencontrées par les marins, des conseils pour l'exécution et la transmission des observations et l'explication de certains phénomènes curieux de la nature... »

Un premier sommaire bien pensé ...

Pour bien afficher son rôle de bulletin de liaison et d'information, l'éditorial est suivi de la liste exhaustive des 168 navires marchands effectuant des observations météorologiques, avec indicatif radio, nom de la compagnie et route habituellement suivie. Puis, arrive le premier article. Il a pour titre : La météorologie a besoin des navires. C'est un bref historique de cette science nouvelle qui s'appuie sur la collaboration des marins pour fonctionner au quotidien.

Suivent ensuite de courtes notes techniques sur différents phénomènes météorologiques :

- L'observation du vent en mer.
- Le mystère de la boule de feu des orages.
- Le cyclone de janvier 1953 à Madagascar. Bien qu'ayant attendu le dernier bulletin météorologique pour connaître la position du cyclone avant d'appareiller, le navire hydrographique Lapérouse traverse celui-ci en plein cœur. Cette mésaventure illustre parfaitement les progrès accomplis en matière d'alerte cyclonique.
- La pluie. Quelques chiffres sur les valeurs records

dans le monde et en France.

- La protection des cargaisons hygroscopiques contre l'humidité. C'était un problème important et récurrent à une époque où le transport en conteneurs réfrigérés n'existait pas encore.

- Explications des traînées de condensation dans certains sillages d'avions.

Enfin, l'article Historique de la section de météorologie maritime mérite que l'on s'y arrête. En effet, celui-ci détaille les relations qui unissent, depuis sa création, la Météorologie nationale, organisme civil, et la Marine nationale. Tout au long de l'histoire de la météorologie maritime, ces relations seront pilotées tantôt par la tendance de l'armée à satisfaire elle-même ses besoins en prévision météorologique, tantôt par une volonté commune d'éviter les redondances et de gérer au mieux les forces disponibles.

La grande histoire de la météorologie maritime ayant eu quelque incidence sur la petite histoire de Met Mar, offrons-nous une brève remontée dans le temps, à l'époque de Napoléon III et du télégraphe électrique naissant, il y a tout juste cent cinquante ans.

Les 50 ans de la revue Met Mar coïncident, en effet, avec un anniversaire important : celui de la première réunion internationale de météorologie qui s'est tenue à Bruxelles, en août 1853¹, à l'initiative d'un officier de la marine américaine, le lieutenant Matthew Fontaine Maury. Affecté au service de la cartographie, ce dernier entreprend de réunir les milliers d'annotations concernant les conditions météorologiques portées sur les journaux de bord des capitaines. De cette compilation naîtront les célèbres Pilot Charts représentant les conditions moyennes de pression, de vent, de glace, de courant, à la surface des océans. Pour affiner son étude, Maury a l'idée de faire appel à ses collègues des marines de guerre étrangères. D'où cette conférence de Bruxelles qui, à l'exception de Quetelet, mathématicien belge, alors directeur de l'observatoire de Belgique, réunit des officiers de marine en provenance de dix nations maritimes². Au terme de cette première réunion internationale, ces derniers prennent la décision de

1. À l'occasion de cet anniversaire, un colloque aura lieu les 17 et 18 novembre 2003 à Bruxelles. Voir la rubrique Information de ce même Met Mar.

demander aux navires de guerre et aux navires de commerce « dont les capitaines voudraient bien se charger de ce soin » de réaliser des observations météorologiques selon une procédure bien définie.

Civils et militaires, 150 ans de mariage

La France ne disposant pas encore, à cette date, de service météorologique, la tâche consistant à rassembler les observations, à les compiler et à délivrer aux navires volontaires le matériel nécessaire est tout naturellement confiée au Dépôt des cartes, organisme dépendant du ministère de la Marine et constituant l'ancêtre de l'actuel Shom (Service hydrographique et océanographique de la Marine).

Mais, à peine un an plus tard, en février 1855, l'astronome Le Verrier crée un service de météorologie au sein de l'Observatoire de Paris. Après une période un peu confuse au cours de laquelle la Marine met en place son propre service de prévision des tempêtes, faisant double emploi avec celui de Le Verrier, l'organisation suivante est adoptée : le Bureau central météorologique, organisme civil, assure les tâches de prévision des tempêtes pour les ports et la côte ; la Section de météorologie maritime du Dépôt des cartes se charge de la compilation des observations en provenance des navires et des sémaphores, de l'élaboration de cartes de type Pilot Charts et de tout document de climatologie maritime, notamment le chapitre « météorologie » des Instructions nautiques.

Au cours de la Première Guerre mondiale, les besoins en prévisions de l'aéronautique naissante et des dirigeables conduisent les armées à créer leurs propres services de prévision. La paix revenue, ceux-ci sont à nouveau intégrés au service civil, l'Office national météorologique, créé en 1920. La Section de météorologie maritime, toujours sous tutelle de la Marine, retrouve alors les activités qui étaient les siennes avant la Première Guerre mondiale.

Sous l'Occupation, une réorganisation complète des services météorologiques est préparée. L'unification des services français, qui n'avait été réalisée que partiellement en 1920, est enfin consacrée par l'ordonnance du 19 juillet 1945, créant la Météorologie nationale, rattachée depuis lors au ministère chargé des Transports. L'ordonnance prévoyant que la Météorologie nationale a pour mission de satisfaire les besoins d'ordre météorologique de tous les départements ministériels, il n'y a pas de raison pour qu'elle ne reprenne pas les activités de météorologie maritime. C'est pourquoi, le 1er janvier 1952, après cent ans passés au sein du Dépôt des cartes puis du Service hydrographique, la Section de météorologie maritime est transférée, avec son personnel et ses archives, au sein de la Météorologie nationale. Le parler marin fait son entrée dans un milieu dominé par l'aéronautique.

La Section de Météorologie maritime, version Météorologie nationale, a vécu jusqu'en 1996. Elle était composée de personnels civils et militaires. Au début, tout ce qui touchait au monde de la mer lui incombaît : gestion des « navires sélectionnés », rédac-

tion de la partie météo des ouvrages réglementaires à bord, organisation de campagnes à la mer et d'assistances diverses (pêche, plates-formes pétrolières), formation et gestion du personnel de la marine affecté dans les services civils de la météo et... rédaction de la revue Met Mar.

Au fil du temps, de restructurations en réorganisations, la section voit ses effectifs et ses responsabilités diminuer. À partir du 1er janvier 1997, seul subsiste un officier de la Marine nationale chargé de la liaison entre la Marine et Météo-France. À cette date, la rédaction de Met Mar, composée comme aujourd'hui d'un rédacteur en chef, ingénieur des travaux de la météorologie, et de son adjoint, officier-mariner (Marine nationale) de spécialité météo-océanographe, rejoint la Direction commerciale et de la communication de Météo-France.

Évolution vers la plaisance

Au cours de sa longue navigation, seules quatre personnes se sont succédé à la barre de la revue. Le capitaine de corvette de Fleuriau inaugure le poste en 1953. Il est remplacé en 1958 par un autre officier d'active, le capitaine de corvette Decaix, qui donne le nom de Met Mar à la revue. En 1961, après une quinzaine d'années passées à naviguer en tant que météo de la Marine nationale, Jacques Darchen devient le rédacteur en chef en titre. Il consacra l'essentiel de sa carrière à la revue... et même plus, continuant à animer la rubrique « Le regard de l'albatros ». En 1989, après dix années d'affectation au sein du service de prévision marine, Michel Hontarrède prend le relais.

Quant aux thèmes traités par la revue au long de ce demi-siècle, ils relèvent à la fois de la personnalité du rédacteur en chef et du contexte professionnel.

Dans les années cinquante, le pays se relève de la guerre ; l'activité maritime de la Météorologie nationale se met en place. Les articles sont très souvent des traductions de revues anglo-saxonnes.

Au début des années soixante, sous l'impulsion de Jacques Darchen, Met Mar devient un véritable outil au service des navires sélectionnés. À chaque numéro, la rubrique « Le petit coin de l'étourdi » détaille les subtilités du codage des observations météorologiques ; les études de situation, avec cartes de pression et de fronts, sont également fréquentes.

Le milieu des années soixante voit débiter une sorte d'âge d'or de l'océanographie, avec la création du Cnexo (Centre national pour l'exploitation des océans), ancêtre de l'Ifremer. De grands projets voient le jour, notamment le mouillage en Méditerranée d'une première, puis d'une seconde bouée laboratoire habitée. Met Mar rend compte largement de cette aventure technique et scientifique.

Toujours au milieu des années soixante (1964), la Météorologie nationale crée une subdivision entièrement dédiée à la prévision marine. Au cours des années soixante-dix, les personnels qui y sont affectés sont amenés à réaliser des assistances pour la pêche, pour la

2. Belgique, Danemark, États-Unis d'Amérique, France, Grande-Bretagne, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Russie et Suède. La France est représentée par M. Delamarque, ingénieur hydrographe.

construction des toutes nouvelles plates-formes pétrolières en mer du Nord et pour la course au large ; autant de sujets que la revue est amenée à présenter.

Les années quatre-vingt dix sont celles de la communication et de la commercialisation. De nouveaux moyens de diffusion de l'information météorologique, très techniques, par télécopie, par satellite et par internet, apparaissent qu'il faut expliquer et promouvoir. Entre-temps, la plaisance a pris une place importante parmi les usagers de la météorologie maritime. Cette évolution est, évidemment, visible dans la revue. Les articles sur la codification du message Ship se sont faits plus rares et ceux relatant une croisière ou une assistance à une compétition plus fréquents.

Quant à l'avenir, ce numéro 200 et ceux qui suivront gardent, à quelques degrés près, le même cap. En effet, d'après les témoignages qui nous sont parvenus, il est permis de penser que la revue est appréciée sur les passerelles (enfin, celles où l'on parle français car, bien souvent, les observations météorologiques sont faites par des personnels étrangers ne lisant pas notre langue). Pour les météorologistes et les océanographes qui mènent des campagnes de mesures à bord de navires de recherche, Met Mar est un support efficace pour populariser leurs travaux auprès des équipages. L'analyse des saisons cycloniques – une spécificité de Met Mar, du moins en langue française – est un excellent outil pour tous ceux appelés à informer sur le risque cyclonique. Dans ce domaine, Met Mar essaie d'être le complément d'Internet : au support électronique l'information en temps réel, au support papier les cartes de synthèses et l'analyse climatologique. Enfin, pour ceux, notamment les plaisanciers, qui aimeraient se familiariser avec les cartes météo et les images satellite, maintenant aisément accessibles via Internet, nous pensons que seule une pratique régulière apporte l'aisance nécessaire pour en tirer pleinement profit. D'où l'intérêt des analyses de situations particulières et de la rubrique Qui veut devenir prévisionniste.

Des récits, un peu de technique, de la pratique... à bien y réfléchir, le sommaire idéal, celui qui satisfera à la fois marins professionnels et plaisanciers, scientifiques et curieux des choses de la nature, n'est pas très loin de celui du premier numéro de la revue, il y a 50 ans.

• Michel Hontarrède •

Références bibliographiques

- Bourgoin J. et De la Cochetière P., janvier 1974, Le centenaire de la mort de Matthew Fontaine Maury, Met Mar n° 82.
- De la Cochetière P., 1975, Historique de la météorologie maritime, Met Mar nos 86, 87, 88 et 89.
- De la Cochetière P., 1980, Le naufrage du Henri IV, Met Mar n° 108.
- Fierro A., 1991, Histoire de la météorologie, Denoël.
- Gérard F., avril 1995, De la mer à l'océan, petite histoire de la météorologie maritime, La Météorologie, 8e série, numéro spécial.
- Hontarrède M., 1996, Le naufrage de la Sémillante, Met Mar n° 172.
- Hontarrède M., 1998, La météorologie et le monde maritime, 150 ans de coopération efficace, Met Mar n° 178 et 179.
- Javelle J.-P. et alli, 2000, La météorologie, du baromètre au satellite, Delachaux et Niestlé.
- Schereschewsky P., 1976, Complément à l'historique de la météorologie maritime, Met Mar n° 92.

Les membres de l'association désireux de recevoir MET MAR à titre gracieux doivent adresser une demande à :
 MET MAR
 1 quai Branly
 75340 Paris cedex 07

à l'attention de monsieur Michel Hontarrède
 et envoyer une copie à l'AAM