



Lucien Bernard dit «Lulu»

» Les navires météorologiques stationnaires sur l'Atlantique Nord les frégates entre 1946 et 1985

Préface

Lucien Bernard, « Lulu » pour les amis, a accompli sa carrière Météo de 1947 à 1986. Celle-ci déroulée pour l'essentiel bien en dehors des sentiers battus. Si les premières années du métier l'ont vu au Bourget jusqu'en 1959, ce ne furent ensuite que des années consacrées aux Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF), aux Expéditions Polaires Françaises (EPF), sur les Frégates et Outre-mer.

Lucien doit être le recordman du plus grand nombre d'années d'hivernages réalisés.

De sa vie sur les frégates, il nous donne, avec son langage fleuri et direct, une rétrospective de ces années de météorologie marine, véritable aventure maritime et professionnelle. Si Lucien met plus volontiers l'accent sur le métier, son ressenti professionnel à bord, il ne faut pas oublier les conditions de mer parfois extrêmes en hiver sur l'Atlantique nord.

Ce témoignage précieux préfigure ceux que l'AAM souhaiterait recueillir auprès de nos « anciens » que l'on baptisera plus volontiers « grands témoins »

Lucien a en réserve une foule d'anecdotes et souvenirs de ses années australes et polaires.

A suivre...

JEAN-PAUL BENECH

Le premier NMS est le « Carimaré » (1937/1939) Les premières « Frégates » sont des navires américains chasseurs de sous-marins : Mermoz-Le Brix –Laplace- Leverrier achetés en 1946, d'où le nom de « Frégates » donné par la suite aux France I et II lancés en 1959.

Le naufrage du Laplace en 1950 reste dans la mémoire des météos de l'époque avec 51 morts dont, 6 météos en baie de La Fresnay (près du Cap Fréhel – Nord-Bretagne)

Ces premières frégates, bricolées et devenues dangereuses tenaient le point Roméo (39° N 16° W) en priorité puis le point Kilo (45°N 16° W).

La station Juliett (52° 30 N 20° W) est ma première station hivernale en 1959, souvenir impérissable sur le « Leverrier » dont le mât présentait des faiblesses à sa base par grosse tempête continue.

Pour un moussaillon imprudent comme moi, les commentaires des vieux matafs et leur habitude de garder sur eux papiers et souvenirs de guerre « au cas où », me semblaient dépassés, déplacés.

Les passagers que nous étions et qui avaient choisi les bateaux pour des raisons diverses – mais toutes sérieuses - gardaient leur sang froid et continuaient leur boulot en s'accrochant. Il faut dire que nos cabines derrière la cheminée tenaient pour nous davantage de la galère que de la croisière !

La station météo au ras des marguerites et le pont de lancer des ballons-sondes étaient balayés par des paquets d'océan en furie. D'où les acrobaties pour garder son équilibre au sec ! Inutile de laisser les crayons et l'encrier du radiosondage sous surveillance. Le comptage des «dents», la tenue de l'abaque et les règles de dépouillement ? Du sport !

J'appris à prendre confiance par l'apprentissage de ce foutu boulot de radio-sondeur en milieu hostile. Travail qui a bien changé en même temps que sont disparues les frégates. Les «Dieux vivants» de cette époque historique sont de plus en plus rares à raconter leurs guerres, celles qui cassent les pieds à nos arrières-descendants ...

Cette expérience maritime m'a servi toutefois de modèle, de point de com-

paraison pour les affectations suivantes. Non seulement en station mobile sur quelques parallèles remuants, mais aussi à comprendre les « aventuriers » hors du chantier natal, la psycho sur le terrain très simple à première vue, très complexe en communauté dans un milieu fermé.

Merci la Frégate, passeport pour les hivernages futurs ! En un mot on retrouve des individus très motivés au départ mais rapidement dépourvus de mémoire, la « chienlit » des expéditions, mais en brefs séjours, aux relations très différentes de celles des longs hivernages ! Stop.

Lacher de ballon sur NMS





Groupe à bord



France 2 par temps calme



France 1 par gros temps



NMS par gros temps

Les petits « paquebots » France I et II sont nés des funérailles de ces vieilles galères américaines.

Il était grand temps que la « Marchande » impose ses nouvelles couleurs.

Fini les équipages issus de la « Royale », mais on conserve la hiérarchie, dans les aménagements, la taille des cabines et des carrés, servis ou non.

Sacrée différence, une cabine par tête de pipe, le pied ! Incroyable de voir un garçon faire sa bannette et ranger son bureau ou sa brosse à moustaches sur le lavabo ! Pourtant cinq carrés séparent tonton, sous-tonton, médecin, des officiers, techniciens, bosco, matelots, chacun sa vaiselle : armoriée Messageries au « château », écuellées en cale ! Essentiel, le cuis-

tot est un des meilleurs de la Delmas. Le pinard en vaut beaucoup d'autres à terre.

Révolution technique intégrale: le radar-vent sous un radôme, sur l'arrière au-dessus du hangar à ballons. C'est lui qui donne cette allure si particulière aux deux beaux navires blancs dans le bassin de La Pallice, au pied de la base sous-marine. On ne pense pas encore au succès touristique qu'ils auront, parvenus dans le bassin des chalutiers à La Rochelle, à proximité des tours ! Nous aurons pourtant un jour le plaisir de contempler le rescapé France I dans ce site historique.....

L'histoire est encore loin, je dois naviguer encore un peu avec les radios et les météo dans leur nouveau mode de vie si différent du premier.

Les radios ont touché un pupitre de toute beauté pour transmettre les messages météo, les communications téléphoniques avec Saint-Lys radio, « allo maman bobo » dans un fauteuil, mais aussi contacter tout navire en difficulté dans la zone.

La navigation aérienne se servira des NMS comme balise pour les vols transatlantiques jusqu'à l'avènement des satellites, premier degré d'abandon de ces navires météo, pas si stationnaires que ça par gros temps, bien que chargés de tenir un carré mini-maxi.

Les interventions sanitaires ne sont pas rares, surtout pendant la saison de la pêche au thon.

Le toubib et l'infirmier réparent, le tonton^(*) décide de l'évacuation sur La Corogne ou Brest. Pas mal de malades ou d'accidents au fil des années.

Le temps et l'air salin passent mal et ne ménagent guère le radar très sophistiqué, les pannes sont de plus en plus fréquentes et graves, obligeant à des allers et retours sur La Pallice. Cà commence à discuter sec à Paris, les prévisionnistes contestent les mesures satellites, on est dans le rouge.

Un ordinateur grand modèle « Oméga » est installé dans le coin dépouillement vent qui prend toute la table ! On s'interroge, on interprète. Les jeunes diplômés -stagiaires- se regardent, la coupe est pleine. Et enfin, on touche des demoiselles pleines de bonne volonté, mais déplaçées dans un milieu mal averti.

Le chantier naval en voie de décomposition, attend ces frégates avec intérêt.

Ces bâtiments ultimes qui demandent de plus en plus de « trucs » marins pour y tester au mieux les dernières possibilités (sondes, mesures océanographiques). Le

coût dépasse l'intérêt tant sont nombreuses les pannes signalées dans les rapports de campagne. Paris se pose la question de l'arrêt face à ce bilan négatif et jette l'éponge. Décembre 1985, fin de l'histoire. On s'en doutait un peu !

Pourtant 26 années de bons et loyaux services méritent considération.

Avec forces détails un journaliste indépendant de La Rochelle, Yves Gaubert, a rédigé un dossier « En station sur l'Atlantique Nord, histoire des navires météorologiques français » Adhérent aux Amis du Musée Maritime de La Rochelle, il m'a longuement interrogé en tant que « rescapé » rochelais de ces frégates, mortes dans le port de La Pallice. Un jeune médecin Jacques Auger a construit sa thèse (1979) sur « Les conditions de vie à bord d'un navire météorologique stationnaire au point Roméo » Inutile de reproduire in extenso les excellents reportages et infos contenues dans ces deux recueils essentiels pour l'histoire en question.

Tout y est dit : le tonnage, les dimensions, la vitesse, les moteurs, le nombre de marins et techniciens, les installations, la vie à bord, la cuisine, l'hosto, la Delmas qui emploie des matelots usés, trop dangereux pour manipuler les grumes de la compagnie. Le médecin parle vrai, la consommation et les siestes étaient légendaires. Arrêtons, retraite pour tout le monde !

Des avatars, plutôt des « presque-catastrophes », telle la gigantesque lame qui défonce le château du France II à sa première sortie, les sauvetages par mer démontée, les voileux en panne refusant l'assistance (Sir Francis Chichester himself !), la collision nocturne passée sous un semi-silence, toutes les misères inconnues et oubliées, j'en passe ! Mais aussi des parties de palets, les concours de belote, le ciné en noir et blanc, loisirs qui disparaissent avec la vidéo dans le carré techniciens. La petite communauté si fragile est déstabilisée, le cœur n'y est plus, regrets éternels.

Les navires sont désarmés. Le matériel météo est débarqué, stocké à la station météo de La Rochelle, éparpillé ensuite.

La météo s'est complètement désintéressée du sort de ces deux frégates, ne se souciant que de la vendre et d'en tirer profit. Le compte fut loin d'y être. Mais au moins leur prix « raisonnable » permit-il l'achat du France I - après une longue quarantaine en bassin à La Pallice où les deux « sister ship » faisaient peine à voir - par la ville de La Rochelle.

Grâce à l'acharnement d'une petite bande

de passionnés avec à leur tête Patrick Schnepf à présent patron du Musée Maritime, le regretté Michel Crépeau s'est laissé convaincre. Quelques bénévoles se sont acharnés à lui redonner une vie de retraité, en forme pour en faire la première pièce du Musée.

Le France II n'est plus ni français, ni frégate, signe sans doute de la destinée de nos navires...le cimetière. (**)

Les habitants du France I plaisaient en le nommant « navire amiral » ! Ce-lui-ci s'est bien transformé, avec ses airs mondains de bar-terrasse. Qu'on aurait bien aimé en mer les pince-fesses politiques ! FIN DE LA REGATE

Par ailleurs il existe dans le numéro 58 du magazine «Marines» guerre et commerce (janvier 99), un excellent article très documenté et détaillé de Jean-Marie Poiret.

La revue «Met Mar» a publié de nombreux articles sur les anciennes frégates, ces glorieuses ancêtres des modernes NMS.

Le bulletin de l'AAM n°123 évoque également ces pionnières.

..... ✍ LUCIEN BERNARD