

Souvenir : une vie de météo



*Photo de 1950 :
sur le toit de l'Alma
Stage protectionniste
photo : Pierre Comte*

Après ma libération des chantiers de jeunesse et Montagne le 20 octobre 1942, l'Office National Météorologique (ONM) m'informe que ma demande d'emploi a été acceptée et me prie de me rendre à Lyon Caluire le 14 décembre 1942 ; Mais par suite des événements, le 11 novembre, la Zone libre est occupée par les allemands. Le stage de Lyon est supprimé. Après la libération de la France, l'ONM m'informe qu'un stage doit avoir lieu à Paris le 18 décembre au 196 rue de l'Université.

J'ai accepté. J'ai suivi le stage d'observateur. Notre instructeur était Monsieur Cabanis. J'ai suivi les cours accélérés ; j'ai été reçu et nommé à la station de Pau-Pont-Long. Le 16 jan-

vier 1945, je me suis présenté à la station de Pau située environ à une douzaine de kilomètres de la ville. J'ai été bien accueilli par le sergent-Chef Charon (les météo étaient encore militarisés). La station était dans un état lamentable, le toit rafistolé par des tôles, car quelques bombes avaient atteint ce camp avant le départ précipité des allemands. A l'intérieur : des vieux meubles, un poêle, deux chaises, une armoire. J'ai été un peu décontenancé. Je venais de quitter une banque, la Société Marseillaise de Crédit, où les bureaux étaient entretenus. Le problème du logement s'étant posé, mon collègue Charon m'a trouvé une chambre à Lescar, village proche de la base. Mon vélo était enfin arrivé

et cela me permettait de me déplacer facilement. La guerre n'étant pas terminée, il n'y avait aucun moyen de transport. Nous avons organisé le service à deux. Environ un ou deux mois plus tard, un météorologiste, Monsieur Roux, a été nommé chef de station. Très timide, quand un usager venait demander des renseignements, il nous chargeait de répondre. A sa demande, il a été muté au Pic du Midi de Bigorre. Deux autres aides météo, arrivant de Tunisie, sont venus compléter le personnel. Nous avons organisé le service permanent. Nous avons droit pour le chauffage à une brouette de charbon par semaine, précieux combustible, que nous allions chercher aux moyens généraux. Comme matériel météo nous avons celui abandonné par les allemands, tout neuf, dont un théodolite à compteur. Petit à petit, la situation s'est améliorée. Le service fonctionnait normalement. Une escadre anglaise est venue s'installer à Pau (formation de radio-navigant). Notre station a été réaménagée par du matériel anglais : un petit standard téléphonique ; et ils nous avaient même remplacé notre vieux poêle par un tout neuf plus performant. Nos relations étaient excellentes. Ensuite ce fut une école de parachutistes. Au cours de l'été, Air-France est venu faire des exercices d'entraînement : atterrissages sans visibilité avec des bimoteurs « Goéland ». Nous étions invités à monter à bord. Ensuite des J52 aux couleuvres d'Air-France ont remplacé les « Goélands ».

Au mois d'octobre, l'Aéropostale inaugurerait la ligne Pau - Paris Le Bourget : départ vers 21 heures et arrivée au Bourget vers 03 heures, avec arrêts à Toulouse et Bordeaux. Les pilotes chevronnés étaient d'anciens de l'armée de l'air et avaient fait la guerre. Par mauvaise visibilité ou plafond bas, le météo allait à vélo, vers 03 heures, à la gonio, située en bout de piste, pour effectuer les mesures de visibilité et de hauteur de nuages afin de transmettre les dernières mesures au J52 quand il arrivait.

Le bâtiment a eu quelques aménagements améliorant le confort, salle pour les repas et toilettes.

Pour aller chercher les bouteilles d'hydrogène à la gare de Lescar, la base nous prêtait un camion P 45 avec chauffeur et nous ramenions nous-mêmes 12 bouteilles assez lourdes

que nous entreposions dans l'abri récemment construit. Nous le faisons avec plaisir, nous étions jeunes ! Pour l'entretien de la station, nous avons embauché une personne avec l'autorisation de la direction. Nos relations avec la « Postale » étaient excellentes. Le directeur était Monsieur Daurat, son adjoint Monsieur Vannier. A cette époque j'étais délégué suppléant de la CGT du corps des aide-techniciens de la Météo, j'allais souvent à Paris pour les commissions d'avancement ou de discipline. L'Aéropostale me permettait de prendre place dans les J 52 à condition d'avoir un parachute. C'était plus agréable que le train qui faisait le voyage en 12 heures. Pour le travail, cela m'a beaucoup servi de connaître le parcours.

La station fonctionnait normalement : sondages à 15 heures. Nous avons fait construire une table en béton, avec un siège circulaire qui remplaçait le trépied. Nous transmettions les résultats des visées par téléphone de campagne, quand nous étions deux, à notre collègue resté au bureau qui établissait et transmettait les messages à Bordeaux.

Une nuit nous avons eu un accident qui aurait pu être sérieux. Un observateur un peu distrait avait taré un ballon pour effectuer une mesure de hauteur des nuages dans la salle de gonflement et a allumé la lanterne vénitienne au lieu de le faire dehors. Le résultat : à 08 heures quand je suis arrivé pour la relève, mon collègue avait perdu sa belle moustache et le plafond de la salle est devenu une voûte plate et quelques briques décelées. Les dégâts auraient pu être plus importants.

Début 1953, un nouveau chef de station, Monsieur Bey, a été nommé, venant du Fort de Saint-Cyr. Certains bruits couraient à son sujet que je n'ai jamais élucidés : pendant l'occupation allemande, il aurait élevé des moutons et cultivé des légumes et des fleurs. Il m'a alors demandé de m'occuper de la partie observation et du contrôle des documents météo. Il s'occupait des questions matérielles et le parc météo est devenu un superbe parc.

J'attendais ma mutation à Orange qui m'avait été imposée après un stage de protectionniste et qui deviendrait effective dès que j'aurais trouvé un appartement.

Ainsi, le 1er juin 1953, je quittais la station de Pau pour Orange. Station toute récente, bien équipée. Nous avions 4 télétypographes Sagem pour les transmissions et les réceptions des messages. La base d'Orange était importante : 5ème escadre de chasse, une escadre anglaise à demeure et souvent des vols de nuit ; des américains y faisaient escale de ravitaillement pour leurs vols vers la Cyrénaïque. Le travail était intéressant car nous avions le contact avec les pilotes. Nous étions trois civils pour ce service ainsi que pour les briefings. Nous avions du personnel militaire pour le travail de base ; l'ambiance était bonne et les rapports avec les différents services aussi.

J'ai été muté à Marignane le 1er septembre 1965 en tant que technicien supérieur et j'ai quitté cette base d'Orange avec beaucoup de regrets. Marignane était une véritable « usine ».

Après mon passage dans différents services et nomination en tant que chef technicien, j'ai rejoint Aix en Provence en tant que responsable du réseau climatologique.

L'âge de la retraite a sonné le 30 novembre 1981.

..... PIERRE COMTE