

L'arrivée au *pilote* est spectaculaire: orienter le DOUCE FRANCE en travers de la houle et du vent pour protéger le bateau-pilote de leurs effets dangereux, puis montée du pilote à bord par l'échelle déployée le long de la coque. Il faut faire vite, avant qu'un coup de roulis trop fort rende la manœuvre dangereuse. Tout se passe bien, grâce à une relative accalmie des éléments. Le *pilotage* du port de Saint Nazaire avait été suspendu cette nuit à cause de la tempête annoncée. L'accès au terminal de MONTOIR se déroule donc sereinement mais, le vent étant toujours fort, l'*amarrage* du navire doit être renforcé: 7+2 à l'arrière et 6+2 à l'avant. Ça ne se révélera pas superflu... Le navire est amarré à quai à 14h, alors que déjà le vent fraîchit de nouveau. Il est orienté à l'ouest, force 9. L'eau de la Loire, poussée par ce vent fort, se transforme en puissant clapot, dont les coups de boutoir se font sentir à bord.

Dans l'après-midi, un autre B.M.S. arrive sur l'imprimante sécurité: prévision de vent d'ouest force 8 à 9 fraîchissant 10, avec fortes vagues et violentes rafales. Consignes du commandant: laisser en service au minimum 3 groupes électrogènes avec en plus la centrale des *propulseurs* disponible; surveiller l'*amarrage* et affecter un homme spécialement à cette tâche en permanence lors des *opérations commerciales*; en cas de problème, contacter le port de Saint Nazaire pour demander l'assistance de remorqueurs; collecter le maximum d'informations météo. Le vent fort perturbe notablement l'escale: arrêts fréquents de la manutention des portiques, plusieurs échecs d'accostage pour la barge d'approvisionnement en carburant (houle trop forte).

Lundi 27/12: Le vent est au sud-ouest, il a notablement molli. Sous un ciel gris, la pluie tombe inlassablement, il fait à peine 9°C. Dès la mi-journée,

quelques bourrasques de vent se font sentir, de moins en moins espacées, tandis que l'aiguille du baromètre a déjà débuté une nouvelle descente. Celle-ci devient vertigineuse en cours d'après-midi. Rien qu'entre 13h et 16h, la baisse est de 12 hPa, et ce n'est pas fini. Le vent de sud-ouest fraîchit sensiblement: de force 4 il passe rapidement à force 7. En début de nuit, il atteint force 9 puis subitement vire au nord-ouest en se renforçant encore. Le centre de la dépression annoncée vient de passer à proximité; il est à peine 20h. Sur le terminal, la manutention a déjà été stoppée (vent de 50 Kt avec des rafales à 60 Kt). L'officier de quart, inquiet de remarquer que l'arrière du bateau a tendance à décoster, prévient le commandant. Aussitôt, les 2 propulseurs sont mis en action pour « coller » le navire au quai. L'équipage est appelé aux *postes de manœuvre* et un renfort de remorqueur est demandé. Cinq minutes plus tard, le remorqueur se place en position de pousseur, à l'avant du château, et l'ancre tribord est positionnée *en plomb de sonde*. Sur la V.H.F. le sémaphore de Chémoulin (non loin de Saint Nazaire) annonce un vent du 335° pour 68 Kt.

20h30: le MADININA, navire à quai devant le DOUCE FRANCE, demande assistance car il ne parvient pas à tenir son amarrage et commence à décoster.

20h35: A bord, on note 70 Kt de vent en rafales; une station installée au phare des Charpentiers (quelques encablures au sud-ouest de Saint Nazaire) annonce 100 KT! Le bateau vibre de toutes ses membrures: assauts du vent, de la houle, efforts des propulseurs et du remorqueur. La situation semble interminable: elle dure tout de même 2 heures. Pendant ce temps, le baromètre entreprend sa remontée: encore plus raide que la descente: +23,5 hPa sur les trois premières heures!

20h45: les rafales sont encore à 60 Kt.

21h30: elles ne sont plus qu'à 50 Kt.

Il faut attendre 22h15 pour qu'elles passent en-dessous des 40 Kt. Les propulseurs sont

alors stoppés. Aux Charpentiers, lieu plus exposé, ça souffle encore à 60 Kt.

22h45: le remorqueur ne pousse plus, il ne sera libéré qu'à 23h15, sous un vent de 30 à 35 Kt.

Ce n'est qu'après minuit que le vent abandonne le 6<sup>e</sup> degré de *l'échelle Beaufort* (22-27 Kt), alors que le baromètre s'essouffle légèrement après sa remontée très spectaculaire.

Mardi 28/12: Le vent reste au nord-ouest, et fluctue entre 10 et 20 Kt. Le baromètre est toujours en hausse sensible, mais avec une variation plus « raisonnable » ou habituelle. L'appareillage peut donc se dérouler sereinement, à 18h.

Le bilan de ces deux tempêtes est très lourd. Comme elles ont transité d'ouest en est à des latitudes différentes, c'est presque la totalité de la France qui a été touchée. Plusieurs dizaines de morts, de nombreux blessés et des milliers de sinistrés: lignes électriques ou téléphoniques coupées, poteaux tombés, arbres et toitures arrachés, véhicules envolés... De plus, les pluies parfois violentes ont encore aggravé la situation de rivières déjà fort grosses: inondations et crues ont encore alourdi le bilan. L'ampleur des dégâts est telle, que de nombreuses habitations ont dû passer le réveillon de la St Sylvestre (soit 4 jours plus tard) dans le noir et le froid. Ajoutons à cela la récente marée noire sur les côtes atlantiques, causée par le naufrage du pétrolier ERIKA, les chutes de neige et le verglas sur une bonne moitié nord de la France et les accidents qui en ont découlé, cela donne un bien terrible tableau pour cette fin d'année 1999...

## QUELQUES CHIFFRES:

Vent maxi mesuré à bord: 70 Kt.  
Sans enregistreur, on ne peut assurer que ce soit le maximum subi...

Pression minimale mesurée à bord: 965 hPa, comparable à celle d'un cyclone moyen.

Variation temporelle de la pression, à bord: -18 hPa en 8h / + 20 hPa en 8h pour la première tempête, - 39 hPa en 12h / + 37 hPa en 12h pour la seconde.

Valeurs de vent: 180 Km/h aux Charpentiers, 137 à Chémoulin, 120 sur l'aéroport de Montoir-St Nazaire. La Vendée a essuyé du 190 Km/h, et l'intérieur du pays souvent 120 à 140 Km/h.

Pierre REVEL  
4 janvier 2000