

# LES SAINTS BERNARD DES MERS



L'assistance aux thoniers et à leurs équipages

# LES SAINTS BERNARD DES MERS

L'assistance aux thoniers et à leurs équipages

*Les hommes de progrès sont ceux qui ont pour point de départ un respect profond du passé. Ernest Renan (1823-1892)*

## INTRODUCTION :

La rencontre de deux Capitaines de Pêche, Marcel Le Goc de Concarneau et Jean Tonnerre de Lorient, lance l'idée de faire connaître au grand public l'assistance à



la flotte thonière de la façade Atlantique de Camaret à Saint Jean de Luz de 1967 à 2001.

La période de Pêche au Thon germon débutait courant Mai au large des Açores pour se terminer fin Septembre, début Octobre au large de l'Irlande. Les marées duraient 3 à 5 semaines. Ces thoniers - germoniers de faibles tonnages se trouvaient parfois à 3 ou 4 jours d'un port le plus

proche. L'isolement était total et il était évident qu'une assistance était nécessaire en cas d'urgence médicale ou de pannes concernant la propulsion du navire et aussi les transmissions radio.

Marcel Le Goc ancien Capitaine de l'armement concarnois Nicot est particulièrement intéressé par l'histoire de l'assistance thonière en archivant des photographies, des coupures de Presse et en récoltant des témoignages comme celui de Lucien Péron qui était en 1986 le Patron du Thonier NOTRE DAME DE PENHORS après avoir connu dans sa jeunesse la pratique de la pêche au thon germon sur des voiliers.

Jean Tonnerre est le premier Capitaine qui assure l'assistance à la flotte germonière de 1967 à 1972 à bord du LUDOVIC PIERRE, un chalutier à rampe arrière de 50 mètres. Son témoignage et ses archives m'ont particulièrement aidé dans la rédaction de ce document.

Marcel Le Goc et Jean Tonnerre fédèrent autour de leur projet des Capitaines des différents navires qui se sont succédés à la barre des navires d'assistance. Pendant 35 ans, ces missions étaient pilotées et gérées par le Comité Interprofessionnel du Thon Blanc Germon présidé durant une longue période par monsieur Yves L'Helgoualc'h.

Sur l'initiative de Marcel Le Goc, le Jeudi 24 juin 2021 à CONCARNEAU se sont réunis 18 acteurs de l'assistance thonière qui s'est déroulée de 1967 à 2001.

Cette rencontre conviviale a permis d'échanger des souvenirs et de lancer le projet de rédiger un document pour faire connaître en quoi consistait cette assistance.

Au cours de cette réunion, Marcel Le Goc m'a demandé de rédiger un mémoire sur le travail effectué pendant ces 35 campagnes par les différents navires d'assistances.



J'ai accepté cette tâche et si j'ai pu me plonger dans ce travail de mémoire, c'est grâce aux excellents documents de Jean Tonnerre, aux archives de Marcel Le Goc et celles du Comité Interprofessionnel du Thon Blanc fournies par Yves L'Helgoualc'h son ancien Président.

J'ai également trouvé sur Internet une multitude de renseignements pour m'aider dans la rédaction de ce document.

Si dans ce présent mémoire, je cite plus souvent certains navires d'assistance et non d'autres tout aussi performants et méritants, c'est par ce que je ne dispose pas de documentations sur tous les navires ayant participé à l'assistance thonière.

Dans ma carrière, j'ai pratiqué la pêche au thon germon en qualité de matelot en 1968 sur le RAYMOND MOREAU de DOUARNENEZ et j'ai aussi participé à 2 campagnes d'assistance thonière dans la fonction de Capitaine sur le navire Océanographique THALASSA en 1986 et 1987.

Dans les différents documents compulsés, j'ai relevé quelques écarts dans les chiffres des thoniers participants à la même campagne.

Dans les Instructions relatives à l'Assistance à la Flottille Thonière, une lettre de la Direction des Pêches Maritimes et des Cultures Marines en date du 26 Mai 1986 donne la liste des navires autorisés à pêcher le thon germon, ils sont au nombre de 111. Participant à l'assistance cette année-là, j'en ai compté entre 55 et 60 en activité. Dans un autre document, une étude estime à une centaine de thoniers armés cette même année. Je me pose la question de savoir si certains ont retenus les chiffres des thoniers autorisés à pêcher et non ceux ayant vraiment participé à la campagne.

Dans la liste transmise par la DPMCM le 26 Mai 1986, il y a des thoniers désarmés depuis bien longtemps.

Donc, ne pas s'étonner si dans ce mémoire les chiffres des thoniers en activité que je donne sont différents pour la même année. Cela varie selon les sources consultées.

Le plan du mémoire se compose de deux parties.

**a) La première partie :**

- Le thon Germon et ses caractéristiques
- Les origines de la pêche au thon
- L'histoire des thoniers
- Les techniques de la pêche au thon blanc – germon
- les calculs et les appareils de navigation pour déterminer la position des thoniers en mer.
- Le premier embarquement d'un mousse.
- L'assistance aux pêches dans l'histoire maritime
- La tempête de 1930

**b) La seconde partie :**

- La genèse de l'assistance thonière en Atlantique.
- La première campagne d'assistance thonière (1967)
- Les instructions relatives à l'assistance à la flottille thonière (document de 1986)
- Le Compte rendu financier de la campagne 1977
- Les rapports de quatre campagnes.
- Les souvenirs du Capitaine de la THALASSA sur l'Assistance Thonière en 1986 et 1987.
- Des évènements de mer et faits marquants
- Les conflits dans le Golfe de Gascogne
- Les problèmes des filets maillants dérivants
- Les interventions pour sauver la pratique des filets maillants dérivants
- La fin de l'assistance thonière.

A la lecture des deux rapports de campagne, celui du Capitaine du LUDOVIC PIERRE (1971) et celui du Capitaine de la THALASSA (1987), en 16 ans la flottille thonière de la côte Atlantique est passée d'environ 270 thoniers à environ 56 thoniers. Malgré la nette diminution des thoniers, l'assistance reste une priorité à la lecture des différents rapports qui le prouvent par le nombre et parfois l'urgence et l'importance tant médicale que mécanique ou radioélectrique.

Ce mémoire n'a pour seul but que de faire connaître le travail des thoniers, l'assistance portée aux équipages.

Dans de nombreuses années, ce travail pourra rendre service à un doctorant préparant une thèse sur la vie des marins-pêcheurs au cours du XXI<sup>ème</sup> siècle. Les acteurs de cette assistance en mer, nous ne serons plus là. Ce mémoire témoignera à notre place.

Je suis convaincu qu'à la fin de la lecture de ce document, vous vous poserez la même question que moi : ***Pourquoi avoir attendu aussi longtemps pour mettre en œuvre une assistance médicale et technique à ces marins ?***

Jean PAUGAM

# PREMIÈRE PARTIE

- I) LE THON GERMON OU THON BLANC
- II) L'ORIGINE DE LA PÊCHE AU THON.
- III) L'HISTOIRE DES THONNIERS.
- IV) LES TECHNIQUES DE LA PÊCHE AU THON BLANC - GERMON SUR LA FAÇADE ATLANTIQUE.  
A la ligne - A l'appât vivant - Au filet maillant dérivant –  
Au chalut pélagique.
- V) LES CALCULS ET LES APPAREILS DE NAVIGATION POUR DÉTERMINER LA POSITION DES THONNIERS EN MER
- VI) LE PREMIER EMBARQUEMENT D'UN MOUSSE.
- VII) L'ASSISTANCE AUX PÊCHES DANS L'HISTOIRE MARITIME.
- VIII) LES TEMPÊTES DE 1930 ET 1953.

## I) LE THON GERMON OU THON BLANC (*Thunnus alalunga*)

Le thon est un poisson téléostien du genre *Thunnus*. C'est un poisson au squelette complètement ossifié, contrairement à d'autres habitants des mers, comme par exemple la raie ou le requin-pèlerin, qui possèdent un squelette cartilagineux. Le thon appartient à la famille des scombridés comme le maquereau et possède l'organisation la plus parfaitement adaptée au milieu où il vit et, particularité remarquable, sa vessie natatoire ne communique pas avec l'œsophage. Ce caractère anatomique est source de contrainte et en même temps d'avantages certains liés aux variations de pressions brutales.

Il existe, de par le monde, 13 espèces de thon et 8 de bonite (cousines proches du thon). Très grands migrateurs les thons parcourent des milliers de kilomètres pour se nourrir ou se reproduire sur des frayères millénaires, qu'il rejoint d'instinct pour des rassemblements spectaculaires bien connus des pêcheurs.

Deux espèces de thon, non tropicales, passent dans le golfe de Gascogne : Le thon rouge d'Atlantique et le thon germon (aussi appelé thon blanc). En outre, une espèce de bonite qui fréquente également le golfe de Gascogne et la Méditerranée, passe près des côtes bretonnes : La bonite à dos rayé (*Sarda sarda*), à ne pas confondre avec la bonite à ventre rayé (*Katsuwonus pelamis*), bonite tropicale appelée thon listao, le plus pêché au monde.

**Le thon germon** est un poisson pélagique océanique migrateur, présent dans presque tout l'atlantique nord. Il a une forme d'obus. Son dos est bleu sombre et son ventre argenté. Ses nageoires pectorales sont très longues dépassant nettement l'origine de la seconde dorsale. Sa taille moyenne adulte est de 95/100 cm pour 18 à 23 kg.



Sur la côte Atlantique, on appelle bonite les thons germans de moins de 3 kg. Ceux qui sont à la limite de ce poids ont pour nom : " *les chicaneurs* ", probablement par ce que le prix proposé par les usiniers est inférieur aux prix

du thon de plus de 3 kg..

Prédateur vorace, il se déplace en banc et chasse poissons et céphalopodes plus particulièrement à l'aube et au crépuscule. Il ne fréquente les eaux européennes qu'en saison d'été et d'automne pendant lesquelles il est pêché en surface.

La bonite à dos rayé possède une silhouette plus profilée, une tête plus allongée et une bouche plus large. Sa taille est plus petite : 60/70 cm en moyenne pour 3 à 4 kg. Le dos de la bonite est bleu sombre avec des bandes obliques. Ses flancs et son ventre sont blanc nacrés. Elle aussi vit en bancs dans les eaux de surface et



effectue des migrations importantes. Elle est pêchée principalement en fin de saison, septembre, octobre, quand le poisson remonte vers l'Ouest Irlande.



Elle se nourrit de poissons vivant en bancs (sardines, anchois, sprats) et peut avaler de grandes proies. Les juvéniles se nourrissent

de larves de poissons.

On dispose de peu d'information sur les schémas migratoires de la bonite à dos rayé. Les expériences de marquage ont démontré l'existence d'une migration génétique au printemps depuis l'Atlantique vers la Méditerranée occidentale.

Le thon germon, ou thon blanc est présent dans les océans Atlantique, Pacifique, Indien et en mer Méditerranée.



Il est difficile, lorsque l'on parle de thon de ne pas évoquer le cas du thon rouge de l'Atlantique (*Thunnus thynnus*). 80% des captures de thon rouge de l'Atlantique se font en mer

Méditerranée. Les engins de pêche (madrague, ligne, canne et palangre), filet maillant (thonaille, aujourd'hui interdite) ont été remplacés par une technique plus productive, la senne, qui assure aujourd'hui la grande majorité des captures. Le thon rouge atteint sa maturité sexuelle vers 4 ans en Méditerranée (soit 120 cm et 30 kg) et à 9 ans en Atlantique (190 cm et 150 kg).



Répartition géographique du thon germon  
© Ifremer

Age	Taille (cm)	Poids (kg)
1	45	1.9
2	62	4.9
3	75	9.0
4	85	13.2
5	93	17.6
6	99	21.7
7	104	25.4
8	108	28.6
9	112	31.3

Croissance du thon germon  
© Ifremer

Reproduction : Thon germon : d'avril à septembre - Bonite à dos rayé : de mai à juillet.

Maturité (âge de reproduction) : thon germon : environ 5 ans - Bonite à dos rayé : environ 1 an.

## **II) ORIGINES DE LA PÊCHE AU THON :**

Dès l'Antiquité on pêche le thon rouge en Méditerranée. A Chypre des fouilles attestent la pratique de cette pêche dès le 7ème millénaire avant J.C.. La pêche se pratiquait à la ligne ou à la senne de plage. Puis, en observant les migrations du thon, les Phéniciens et les Grecs mirent au point un mode de capture à partir de filets, la madrague (du grec Mandra-ago).

La technique de la madrague est inventée par les Phéniciens, la pêche à la madrague est utilisée par les Grecs de l'Antiquité pour capturer le thon rouge qu'ils consomment notamment mariné dans l'huile. La madrague est composée d'un ensemble de filets montés sur des pieux, répartis en quatre chambres communiquant entre elles. Les thons venant de l'est, longent la côte française et sont poussés vers le piège par d'autres filets soutenus par des barques alignées. Ils avancent ainsi vers le rivage de chambre en chambre, jusqu'à la dernière. Dans celle-ci, le filet de fond peut être relevé. Autrefois, les poissons ramenés en surface étaient harponnés et assommés avant d'être conditionnés. (Aujourd'hui on préfère les capturer vivants). En France aux XVIIe et XVIIIe siècles, pour mettre en place une telle installation dans les calanques, il était nécessaire d'obtenir des autorisations royales, moyennant bien souvent une contrepartie financière. Mais, sous la pression des pêcheurs qui étaient hostiles à ces entreprises, les madragues seront supprimées en 1851. Toutefois, cette technique qui n'avait pas évolué depuis le XVe siècle était encore utilisée dans les autres pays riverains de la Méditerranée (Italie, Espagne, ...) au début du XXe.

### **En Atlantique :**

Vers les années 1530 les pêcheurs bretons et basques sont présents sur les côtes de Terre-Neuve. A l'époque, les traversées de l'Atlantique devant se faire principalement à la belle saison, il n'a certainement pas échappé à ces pêcheurs la présence du thon germon dans le golfe de Gascogne et plus au large lors de leurs traversées pour se rendre au Canada. Malgré cela, l'origine de la pêche au thon germon à l'aide de bateaux est très mal connue, mais semble ancienne.

Les bancs de thons remontant l'Atlantique devant les côtes françaises entre juin et octobre, cette pêche reste très longtemps une activité annexe des pêcheurs de la côte Atlantique. Les Basques pratiquent traditionnellement cette pêche à bord de leur txalupa, des barques non pontées. Les pêcheurs vendéens et bretons utilisent leurs chaloupes sardinières et leurs chasse-marées qu'ils arment au thon durant la saison. Ces bateaux, de petites tailles, non pontés, sont conçus pour une pêche côtière, ils sont mal préparés à supporter un éventuel gros temps. Les marins doivent donc pouvoir très rapidement rejoindre leur port dès que le vent forçit.

Au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, des pêcheurs de l'Île-d'Yeu commencent à armer systématiquement des chasse-marées et des sloups - ou sloops - (une vingtaine en 1727) pour la pêche au thon dans les eaux du golfe de Gascogne.

Vers les années 1850, les pêcheurs de l'île de Ré engagent des pêcheurs islais (de l'île d'Yeu) et se font enseigner les techniques de pêche au thon. Dès 1860, une quarantaine de bateaux arment épisodiquement au thon durant la saison. A l'imitation de Yeu et Ré, Groix et Les Sables-d'Olonne commencent au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle à s'intéresser sérieusement à la pêche au thon, qui procure un supplément substantiel de revenu aux pêcheurs. Mais si le thon longe les côtes basques, il remonte ensuite le golfe plein nord, s'éloignant progressivement des côtes. La pêche au thon pour les Vendéens, et encore plus pour les Bretons, est une pêche de haute mer. Cela entraîne deux types de contraintes : posséder des bateaux aptes à tenir la haute mer, pouvoir revenir rapidement au port afin de vendre le produit de la pêche tant qu'il est consommable, mais aussi en cas de tempête.

Groix, qui a introduit la pêche au thon en Bretagne, devient le premier port thonier de France, et le reste de 1870 à 1940, au point de quasiment abandonner toutes autres activités. Si les Sablais et les Ialais arrivent encore à trouver le thon à proximité de leur port d'attache, les Groisillons doivent impérativement s'armer pour la haute mer. Ils modifient en conséquence progressivement leurs chaloupes sardinières.

Les chaloupes sardinières sont en 1819 de faible tonnage, moins de 6 tonneaux en général, et moins de 10 tonneaux en 1835. En 1854, les chaloupes jaugent jusqu'à 18 tonneaux, et certaines commencent à être pontées. La mise en place d'un pont, limitant fortement les volumes d'eau embarqués en cas de grosse mer, permet d'envisager l'éloignement progressif des côtes dans de meilleures conditions de sécurité. Les Groisillons, qui se sont spécialisés entre autres dans le transport et la spéculation commerciale sur la sardine, augmentent le tonnage et pontent leurs chaloupes, afin de se faire une place dans cette activité économique. Ils traquent la sardine en été entre la Bretagne et les côtes espagnoles sur leurs rapides embarcations, qu'ils arment l'hiver pour la drague. Leurs chaloupes pontées sont des navires à tout faire. Ils côtoient ainsi régulièrement les pêcheurs de l'île d'Yeu et de Ré. Et commencent à s'adonner à la pêche au thon en complément des autres activités. Les techniques et le vocabulaire sont empruntés aux pêcheurs islais qui pratiquent régulièrement cette pêche depuis bien avant la Révolution française de 1789.

Vers 1850, les progrès fulgurants de la voile, symbolisés par les grands clipper transatlantiques, l'invention de la conserverie industrielle, le chemin de fer qui

permet de livrer les grandes villes continentales, modifient profondément les activités de pêche. Noël de la Morinière constate en 1817 que 12 chasse-marées et sloops de l'île d'Yeu pratiquent la pêche au thon. Roché et Odin, en 1893, dénombrent environ 500 embarcations armées au thon, employant environ 3 000 marins. En 1934, Albert Krebs dénombre 874 thoniers. Les chaloupes pontées possèdent d'évidentes qualités, mais aussi quelques défauts rédhibitoires. Un nouveau type de bateau fait son apparition, le dandy, rapidement « francisé » en dundée. Les Britanniques ont donné ce nom au nouveau gréement élégant qui fait son apparition dans les années 1860. Dès 1875, les pêcheurs français, comme d'ailleurs allemands et hollandais, vont vite adopter ce nouveau type de gréement aux avantages incontestables.

Parallèlement à la spécialisation de plus en plus poussée pour la pêche au thon, les coques vont s'affiner progressivement, et le tonnage fortement augmenter. À partir de 1905, le thonier dundée « à cul plat » acquiert définitivement sa forme élancée caractéristique en même temps que sa notoriété, et deviendra jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale le symbole de la pêche à voile. La quille peut dépasser les 40 pieds de long, et l'ensemble jauger dans les 40 tonneaux. Après la seconde guerre mondiale, la motorisation s'impose et ce sont les " malamoks " qui prennent la relève des dundées.



**Thonier dundée Groisillon**

Tableau de Raymond Nivez

### **Les débuts de la pêche au thon blanc en Vendée (Texte de Roland Mornet)**

Certains le disent, mais je ne saurais l'affirmer que les marins de l'île de Ré, les *rétas*, auraient été des précurseurs de la pêche au thon, bien avant ceux de l'île d'Yeu, les « *îlas* » et nous les *Sabias*.

Pourtant l'île de Ré n'était pas une île maritime - cela peut se dire ainsi - relativement à l'île d'Yeu, Groix, Ouessant etc. Ses habitants étaient plus maraichers et sauniers que marins. Toutefois, au XIX<sup>ème</sup> siècle et même avant, il s'y trouvait plusieurs pilotes possédant leur navire, l'île de Ré constituant à cette époque une base avancée pour le pilotage. Le premier pilote qui se présentait à la mer avait « le marché » pour conduire le navire *servi* sur rade de La Rochelle (la Pallice ensuite), la rade de l'île d'Aix pour Rochefort, l'estuaire de la Gironde pour Bordeaux et autres ports *obliques*. Aux approches de ces ports, quand un pilote local se présentait, le pilote *rétas* était *démonté*. La lutte était féroce entre pilotes de diverses stations à cette époque dite de « la concurrence ».

Cette activité ne nourrissait pas toujours son homme, aussi à la belle saison, les pilotes (ils avaient des connaissances en navigation ou étaient censés en avoir) prêtaient leur concours en quelque sorte et faisaient participer leurs navires, généralement d'une vingtaine de tonneaux. Des brevetés maîtres au cabotage aussi étaient parfois enrôlés. Ils étaient appelés « maîtres de route ». Chaque navigateur avait à sa charge, plusieurs navires qui partaient à leur expression « en société »...

La raison à cela ? Les patrons ou appelés tel, n'avaient aucun brevet, aucune théorie de navigation, bien que très observateurs, doté d'un sens marin, ils étaient perdus quand ils quittaient leurs parages habituels.

Le 17 juin 1886, il sera envisagé, vœu du Conseil Général de la Vendée transmis au préfet maritime à Rochefort, de faire subir un examen à une certaine catégorie de pêcheurs s'éloignant à plus de 8 lieues des côtes (24 milles). Ce brevet devant permettre d'assimiler les patrons pêcheurs aux maîtres de La Marine de l'Etat. Cela fit bondir le commissaire de l'inscription maritime de l'île de Ré : « *Il est difficile d'admettre qu'après un examen pratique aussi sommaire que celui qui est proposé, les patrons pêcheurs puissent obtenir une telle assimilation.* »

Et pour le commissaire rétas, les naufrages survenus (deux) entre 1872 et 1884, avaient pour cause le mauvais état des bâtiments. Il préconisait une visite de partance.

Quant aux marins des Sables. Ils rechignaient à pratiquer la pêche au thon et même ils la refusaient. La pêche à la sardine avait toute leur faveur. Il faut comprendre que tant que la pêche sardinière leur pratiqua un gain décent (malheureusement de plus en plus aléatoire), les Sablais se satisferont de cette navigation côtière.

Ils ne voulaient pas, pour d'aucuns, *dégolfer*, pour d'autres *sortir de la géographie*. Les patrons de l'île d'Yeu osaient...

Le brevet de patron de pêche fut institué en 1908 mais, aux Sables, on eut les premiers brevetés qu'en 1910. Les anciens ne voulaient pas aller à l'école aux côtés de leurs anciens mousses...

Ces sont les *Grecks*, les *Groisillons* qui, poussés par la misère vinrent chez nous. Des armateurs sablais et même des patrons leur confièrent leurs navires. Dans un premier temps les Sablais ne voulaient pas naviguer avec des *Grecks* puis cela se normalisera, on trouvera plus tard des équipages mixtes... Certains *Grecks* s'établiront chez nous. Il est resté quelques descendants.

Notre chef de quartier, Paul Hatinguais rapportait à sa hiérarchie en janvier 1906 (extraits) : « *Alors que le pêche au chalut et la pêche à la sardine sont aux Sables en pleine crise, la pêche au thon tend à se développer d'année en année. Cette pêche mérite les plus sérieux encouragements (...) Malheureusement cette pêche se trouve arrêtée par l'incapacité nautique et par l'ignorance de nos patrons.*

*Il s'est trouvé (en 1905) trente patrons assez instruits pour faire la campagne, c'est-à-dire quitter la terre de vue. Trente-deux autres ont débarqué avec leur équipage pour faire place à des patrons et des équipages grésillons. Sur les cinq cents patrons portés sur les rôles, il n'en est pas cinquante qui sachent lire les cartes marines, se servir d'un compas et prendre un relèvement. La majorité d'entre eux n'a jamais vu de cartes marines.»*

Je n'ai pu présenter que des extraits de la longue missive de l'administrateur Hatinguais (on les appelle administrateur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1903) et cela est dommage. Malgré peut être quelques outrances, cet écrit bien peu favorable aux marins sablais, reflète une situation qui ne peut être niée, corroborée par d'autres documents et ne concernant pas les seuls Sablais.

En 1913, le grand armateur Oscar Dahl (d'origine norvégienne) étrillait d'importance les patrons de ses grands chalutiers de la Rochelle. Tous les patrons en question étaient Bretons...

Pour en terminer, les patrons sablais deviendront plus audacieux, entraînés à la pêche au thon par le pilote Gracieux Rabiller, le patron au bornage Anselme Mounier et quelques autres... Plus tard, on leur reprochera même d'aller trop loin avec des bateaux d'aussi petit tonnage.

## **LE MIMOSA – Thonier dundee de Groix**

GX3933 MIMOSA, dundee thonier groisillon armé au thon et chalut à perche

Construit en 1935 aux Sables d'Olonne, chantier Union et Travail

Jauge brute : 54,35 tonneaux / jauge nette : 47,20 tonneaux.

Longueur totale : 22m / Longueur : 17,21m / largeur : 6,74m / creux : 2,90m.

Historique :

Construction neuve, inscrit en 1935 à Groix : LGX3933 MIMOSA.

Armateur : Clément-Marie Tonnerre et Cie.

Equipage : Clément Tonnerre (patron), Joseph Gouronc, Adolphe Tonnerre, Joseph Adam, Arthur Tonnerre, Laurent Raude, Clément Gueran (mousse)

Le patron Clément Tonnerre, fin régatier, remporte 4 des 5 régates de 1936, 1937, 1938, 1947 et 1948. Désarmé en 1956.

Le bateau, vendu, est amarré au quai de Port-Louis, il devient une crêperie jusqu'en 1972.

Le 05/08/1972 : il passe à la plaisance à Pierre Lamarche, un amoureux du patrimoine maritime.

En mars 1973 : le bateau est rétrocédé au Musée de la Marine de Port-Louis, il est laissé à l'abandon.

Amarré dans l'enceinte de l'arsenal de Lorient.

Faute de moyens, ou de volonté, le MIMOSA est détruit en 1976.



*Peinture de Georges Le Page*

### III) L'HISTOIRE DES THONNIERS

#### La pêche aux lignes de traîne :

C'est à Groix que cette pêche prend une ampleur inégalée (260 bateaux en 1910). Le dundee, apparaît en Angleterre dès 1860, il s'impose sur le littoral Atlantique à partir de 1890, en remplacement des chaloupes difficiles à manœuvrer. La conserverie intensifie cette pêche (en 1860, une première usine s'ouvre à Groix). En 1935, la flotte thonnière française est riche de 874 unités, réparties du sud Bretagne à la Vendée.

Les thoniers résistent à la motorisation "*le bruit du moteur ferait fuir le poisson*". Le coût de l'installation freine également cette motorisation, le bateau n'est utilisé que 4 mois dans l'année. Louis Krebs (le père d'Albert déjà cité page 12) de Concarneau a l'idée de concevoir un bateau mixte. Dès 1936, apparaît des chalutiers-thonniers, qui permettent de pratiquer la pêche au chalut dans les périodes sans thons, et à la ligne de traîne pendant les 4 mois de la saison. Ce type de navire est encore utilisé pour la pêche au thon jusqu'au début des années 1990. A cette époque, la pêche au thon à la ligne est remplacée par la pêche au filet maillant-dérivant puis au chalut pélagique.

#### La pêche à l'appât vivant :

Au début des années 1950, les Basques qui font du thon leur cible privilégiée,



adoptent une nouvelle technique mise au point en Californie 25 ans plus tôt. Le poisson est pêché à la canne. En 1954, les Concarnois suivent l'exemple. L'apparition de chambres froides dans la cale permet une meilleure conservation. L'appât est pêché à la senne, avant de se rendre sur les lieux de pêche. Les appâts (anchois, sardines) sont jetés à l'eau et

quand la matte (banc) de thons arrive, les hommes lancent leurs lignes à l'aide de cannes de 2 à 5 m de long. Les premiers résultats sont un succès, un nouveau navire apparaît, le clippeur-canneur et ce mode de pêche se répand sur toute la côte atlantique, de la Galice à la Bretagne.

Dans les années 1980, la technique de pêche à l'appât vivant reste très active sur les côtes d'Espagne. Ce n'est plus le cas en France.



## **La pêche au filet maillant dérivant - Généralités sur ce type de filets :**

Les filets maillants dérivants (ou filets dérivants) sont, avec d'autres types de filets maillants, parmi les plus simples et les plus anciennes méthodes de pêche. Ces filets agissent en capturant le poisson par les ouïes ou en l'emmêlant dans les mailles du filet. Le filet est posé plus ou moins verticalement dans la colonne d'eau grâce à une ligne de flotteurs à son sommet et des plombs à son extrémité inférieure. Les filets gréés de cette façon peuvent être utilisés seuls ou mis bout à bout en séries de plusieurs. Généralement, la ligne de flotteurs se trouve à la surface de l'eau et le filet pend en-dessous. Parfois, la ligne de flotteurs peut être installée de telle façon qu'elle flotte à une certaine distance de la surface. Le filet exploite ainsi une couche plus basse de la colonne d'eau. Dans de tels cas, le filet est en partie suspendu à la surface par des bouées supplémentaires qui sont amarrées à la ligne de flotteurs à intervalles réguliers.

Le filet pêche passivement, les poissons étant capturés quand ils nagent à l'intérieur du filet et quand leurs ouïes se prennent dans ses mailles. Les filets dérivants peuvent être fixés à une extrémité du bateau qui les exploite, ou laissés libres sans attaches et récupérés plus tard.

Le filet dérivant n'est qu'un type de filet maillant.

Les filets dérivants sont généralement exploités de nuit quand les mailles sont moins visibles par le poisson. Le type de matériau utilisé pour fabriquer les filets est donc très important. Ces dernières années, le nylon monofilament a été très largement utilisé, principalement parce qu'il est plus difficile à distinguer et donc plus efficace pour la pêche.

L'usage des fils multifilaments est également très répandu dans plusieurs pêcheries aux filets dérivants. Ces fils ont l'avantage d'être moins rigides que le monofilament, de sorte qu'une fois pris, le poisson ne peut pratiquement plus s'échapper. Ils sont également moins volumineux et plus faciles à manipuler. Pour remédier à leur plus grande visibilité sous-marine, les multifilaments sont colorés en fonction de l'environnement dans lequel ils sont utilisés.

Il peut arriver que le poisson ne soit pas pris par les ouïes mais emmêlé dans les mailles du filet. Parfois, le filet peut être gréé de façon à ce que la nappe soit fixée à la ligne de flotteurs et à la ligne de plomb avec beaucoup de mou pour favoriser l'emmêlement du poisson. Tel est particulièrement le cas quand on recherche des poissons aux formes irrégulières. Le degré d'emmêlement par rapport à la prise par les ouïes est déterminé par le "taux de suspension" du filet. C'est le rapport entre la longueur du filet gréé et sa longueur étiré (quand toutes les mailles sont fermées). Pour un filet maillant classique, ce rapport doit être compris entre 0,5 et 0,7 par exemple, ce qui se traduit par une ouverture plus ou moins rectangulaire des mailles. Plus le taux de suspension est inférieur à ces valeurs,

plus les mailles s'écartent de la forme rectangulaire et plus ils sont susceptibles d'emmêler le poisson. Si le taux est suffisamment bas, le filet sera plus correctement appelé filet emmêlant.

La très grande majorité des navires qui, à travers le monde, ont recours aux filets dérivants sont des petites unités, souvent utilisées depuis des générations pour répondre aux besoins en poissons pélagiques. La seule innovation susceptible d'être apportée est le remplacement du coton ou du chanvre, ou tout autre matériau végétal par du fil de nylon. Le nylon est à poids égal plus résistant que les fibres naturelles traditionnellement utilisées. Cette meilleure résistance du nylon par rapport à celle du coton, ou du chanvre par exemple, a permis l'usage de fils plus fins pour la capture d'un poisson d'une taille donnée, ce qui a amélioré le potentiel de pêche des filets. Le nylon est très souvent moins cher que tout autre matériau traditionnel (ce n'est pas le cas partout), de sorte que le nombre de bateaux pratiquant la pêche aux filets dérivants a pu augmenter. De plus, le nylon dure plus longtemps et est donc plus économique.

### ***La pêche au thon au chalut pélagique***

*C'est à partir de 1988 que se développe la pêche en bœufs au chalut pélagique. La production germonière française ne cesse de décliner depuis des années, cela est dû principalement à un effort de pêche décroissant résultant de la diminution constante du nombre de bateaux pratiquant cette pêche : En 1966, 546 unités dont 86 à l'appât vivant étaient engagées pour une production de 14 300 tonnes. En 1986 seulement 56 ligneurs pour 1 200 tonnes. En 1987, 49 bateaux étaient recensés.*

*L'âge avancé de la flottille, la durée des marées (25 à 28 jours) et les gains aléatoires ne sont pas de nature à encourager la venue de jeunes marins dans cette pratique de pêche.*

*Les importations sont en fortes augmentations, le marché du germon existe en France, que ce soit en frais sur les marchés ou en usine pour la conserve. On peut prévoir la disparition du thon germon dans la pêche française si une nouvelle orientation n'est pas prise rapidement par la profession.*

*Dès 1986, des Patrons-Artisans de la région de Lorient-Etel, reprennent l'idée de capturer le thon au chalut pélagique en bœufs. Ils contactent leur organisation professionnelle concernée en l'occurrence le Comité Interprofessionnel du Thon Blanc Germon (CITBG) qui lors de sa réunion du 20 mai 1987, avalise la proposition d'essais pour le mois de septembre de 1987.*

*Des prises accidentelles de thonidés ayant été réalisées dans le golfe de Gascogne avec le chalut-bœuf pélagique. L'objectif était de démontrer qu'il était possible de capturer le germon, de nuit, avec cette technique, et cela à un niveau commercial, tout en pêchant avec les lignes traînantes dans la journée. Il est à noter la*

conviction des Patrons-Armateurs participants qui prennent à leur charge 50 % des frais de la marée expérimentale de 15 jours, basés sur un montant de 16 000 F/jour/paire, l'autre moitié de la subvention étant assurée par : PROMA\* : 20 %, ONAPROGER\* 20 %, et le FIOM\* 10 %.

L'IFREMER appuie pleinement la réalisation de cette mission en restant en contact permanent avec la profession, par diverses réunions débouchant notamment le 4 juin 87 sur un projet de programme pour la détermination du filet le plus adéquat à ce type de pêche. Un technologiste de l'IFREMER a participé aux essais en embarquant sur le chalutier DOLMEN du 31/08 au 14/09/1987 et suivi les marées suivantes jusqu'au 12/10/1987.

Cinq paires de chalutiers artisans ont participé à cette campagne, toutes parfaitement rodées à cette technique de pêche, certaines la pratiquant presque toute l'année de l'entrée de la Manche à la frontière espagnole sur le maquereau, la sardine et l'anchois.

Les essais effectués par ces 5 paires de chalutiers sont probants, la pêche au thon au chalut pélagique est lancée en 1988. **Source : Ifremer**

\* PROMA : Organisation des Producteurs de Pêche Artisanale du Morbihan et de Loire Atlantique.

\* ONAPROGER : Organisation Nationale des Producteurs du Germon.

\* FIOM : Fonds d'Intervention et d'Organisation des Marchés.



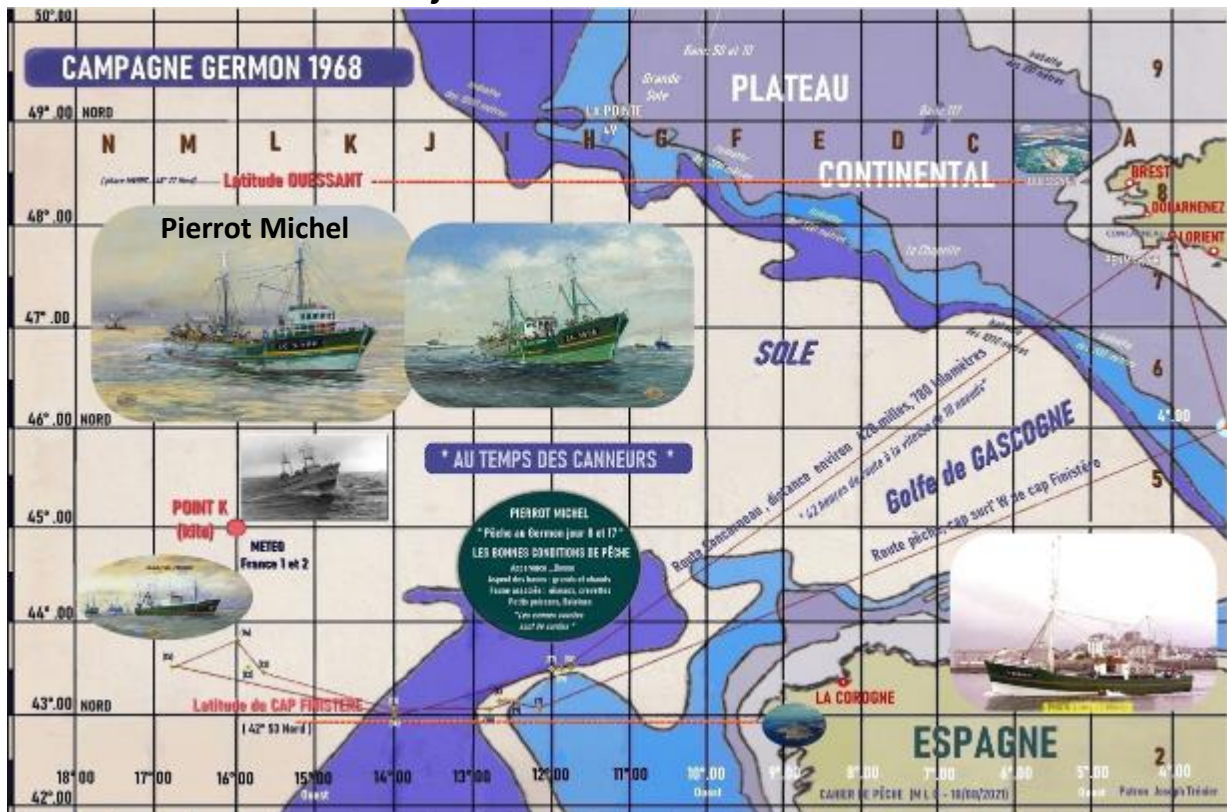
Malamok PETITE JACQUELINE. On relève sur le pont une cuve pour augmenter la capacité de gasoil lors de campagnes thonières.

# COMITÉ INTERPROFESSIONNEL DU THON BLANC GERMON

## Thonier KÉRAVEN CC 3644 Campagne Germon 1967



## Une marée de 21 jours à bord du Pierrot Michel Juillet 1968



## IV) LES TECHNIQUES DE PÊCHES AU THON EN ATLANTIQUE :

### a) La pêche aux lignes trainantes :

Pour la période qui concerne l'assistance thonière de 1967 à 2001, la majorité des thoniers sont des malamoks de construction bois. Le " KURUN " est le bateau type de l'époque.

" Le KURUN " DZ 185 129 est un Palangrier / Thonier de 49,27 tonnes, 18,80 mètres de long et de 6,10 mètres de large au maître bau. Ce navire a été construit à Audierne au chantier Kersaudy - Gourlaouen en 1963.



A l'époque, le KURUN utilise uniquement des lignes trainantes pour la capture du thon germon. Dans ce mode de pêche, deux tangons sont grésés sur l'avant du navire pour écarter les lignes du bateau

et de son sillage. Chaque targon est en bois ou est un tube creux en acier d'une douzaine de mètres de long et d'une vingtaine de centimètres de diamètre. Au bout de ce targon est ligaturée une perche, de châtaigner le plus souvent, de 8 à 10 mètres

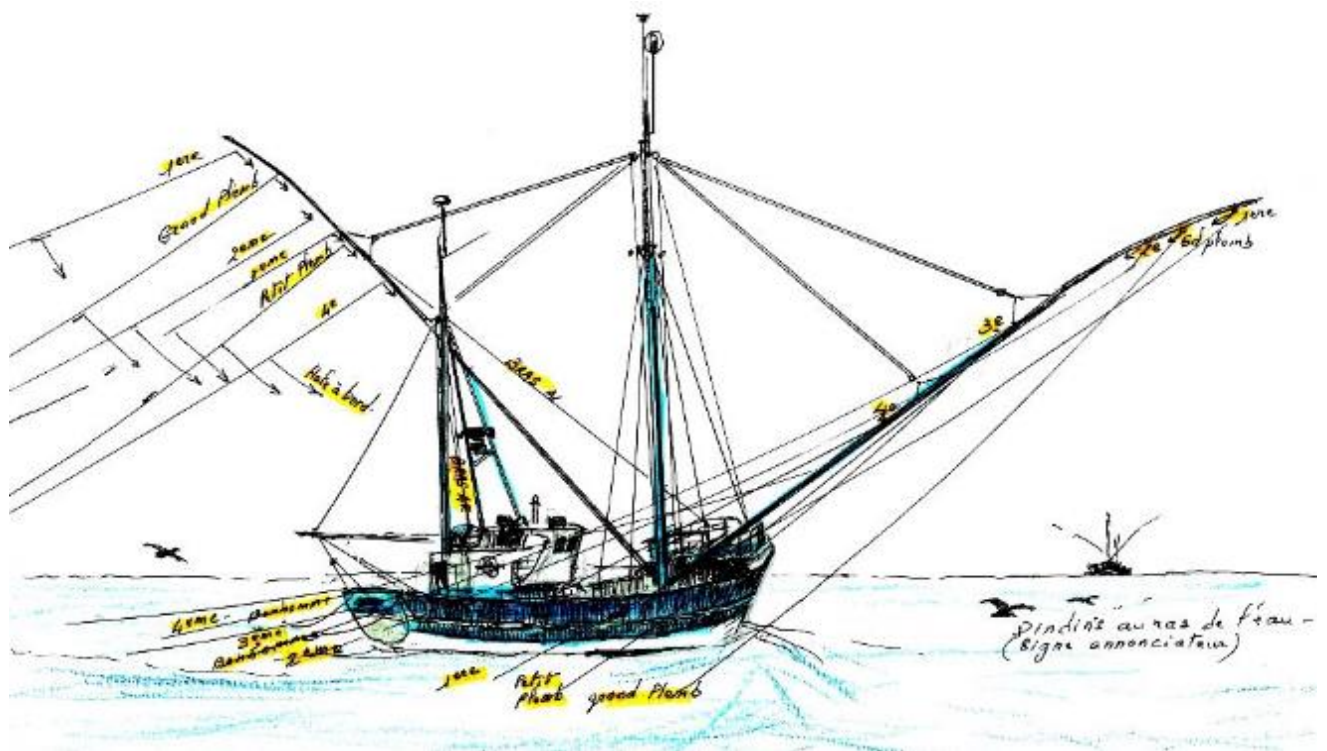
Quatre systèmes de haubannage évitent la rupture des tangons aux mouvements du tangage et du roulis,

Trois haubanages sont réalisés par des palans évitant les mouvements avant, arrière et vers le bas des tangons. La " sous-barbe ", cordage fixé au niveau de la ligature reliant le targon à la perche, revient à bord par un orifice dans le pavois, et ainsi évite les mouvements des tangons vers le haut.

Éventuellement un solide amarrage au niveau de la lisse maintient le targon en position et évite les rappels trop brusques suite aux mouvements du bateau. Au pied du mat, chaque targon est articulé sur un pivot appelé vit-de-mulet permettant de l'orienter d'à peu près 60 degrés par rapport à la verticale lorsqu'on est en pêche, et de le ramener en position verticale pour rentrer au port.

### Les lignes :

Chaque targon est grésé de six lignes. La ligne en bout de perche est la plus longue et elle a pour nom : " La première ". C'est une ligne de surface d'environ trente brasses de ligne de nylon tressé au bout de laquelle sont ajoutées quelques brasses de nylon monofilament de 120 ou 140 mm ou « gutte » au bout duquel est fixé l'hameçon recouvert par le leurre. Lorsqu'un poisson s'y accroche, cette ligne se tend et son inclinaison par rapport à la surface se modifie : on dit qu'elle est " raide ".



*Dessin de Raymond Nivez*

Dans ce cas, on ramène cette ligne vers le bateau avec un « hale-à-bord » en la faisant passer par-dessus toutes les autres, puis on la hale jusqu'à ramener le poisson à bord.

La seconde, la troisième et la quatrième, sont aussi des lignes de surface. Elles ne font qu'une vingtaine de brasses de nylon tressé, prolongées de quelques brasses de « gutte ». Elles sont toutes trois dotées d'un caoutchouc amortisseur pour compenser leur manque d'élasticité et amortir les tensions dû aux efforts du poisson qui se débat. Pour éviter les risques d'emmêlement lorsqu'on hale la première à bord, on raccourcit la seconde en la carguant au niveau du tangon. De même pour haler la seconde, on cargue la troisième, et pour haler la troisième on cargue la quatrième. Pour résumer, la seconde, la troisième et la quatrième sont composées de la cargue, de la ligne, du hale-à-bord. Les cargues sont les parties hautes des lignes que l'on hale avant de tirer sur le hale à bord.

En plus des 4 lignes de surface, chaque tangon porte deux lignes de profondeur : le " grand plomb " d'une vingtaine de brasses de long, entre la première et la seconde, et le " petit plomb " d'une douzaine de brasses, entre la troisième et la quatrième. Ces deux lignes sont lestées de chaînettes qui font travailler les leurres à une demi-brasse de profondeur environ. Lorsqu'un poisson mord le leurre d'un plomb, il faut le haler par-dessous les lignes de surface. Pour le " grand plomb ", il faut le haler par-dessus le " petit plomb " après avoir cargué ce dernier au niveau du tangon.

En plus des douze lignes qui partent des tangons, il est disposé à l'arrière du bateau deux lignes de surface d'une dizaine de brasses seulement qui travaillent dans les remous de l'hélice : le "bonhomme bâbord" et le "bonhomme tribord". Ces lignes passent par les chaumards (orifices dans le tableau arrière où passent les amarres au port).

Les " bonhommes " sont dotés chacun d'une petite ligne en dérivation dite " hale-à-bord " que l'on fait passer par-dessus le tableau arrière pour embarquer la ligne et éventuellement un thon. Ces " hale-à-bord " retiennent les " bonhommes " uniquement lorsqu'ils sont sous tension. A l'extrémité, des " bonhommes ", à bord, on fixe un petit paquet de chaînes avec des boîtes de conserves vides qui retiennent la ligne. Lorsqu'un thon mord, chaînes et boîtes de conserves en se déplaçant font du bruit et attire l'attention lorsque la ligne est raide. On tire sur le " hale-à-bord " qui est sous tension et on embarque le thon.

Toujours à l'arrière du thonier sur un petit mâtereau juste dans l'axe du navire, une ligne est appelée le " Courrier ". Sur certains bateaux, une ligne très courte est aussi dans l'axe du thonier. Cette ligne porte le nom de « trou du cul » en souvenir de cette ligne qui passait par le trou du lieu d'aisance situé sur l'arrière des dundées.

Quelques rares bateaux fixent, sur le mât arrière dit mât de tape cul, une très longue ligne appelée la " Sabaille ". On raconte que lorsque cette ligne est " raide ", certains regardent ailleurs pour éviter la corvée de tirer sur cette ligne !



Gréement des tangons sur le Morgatois.

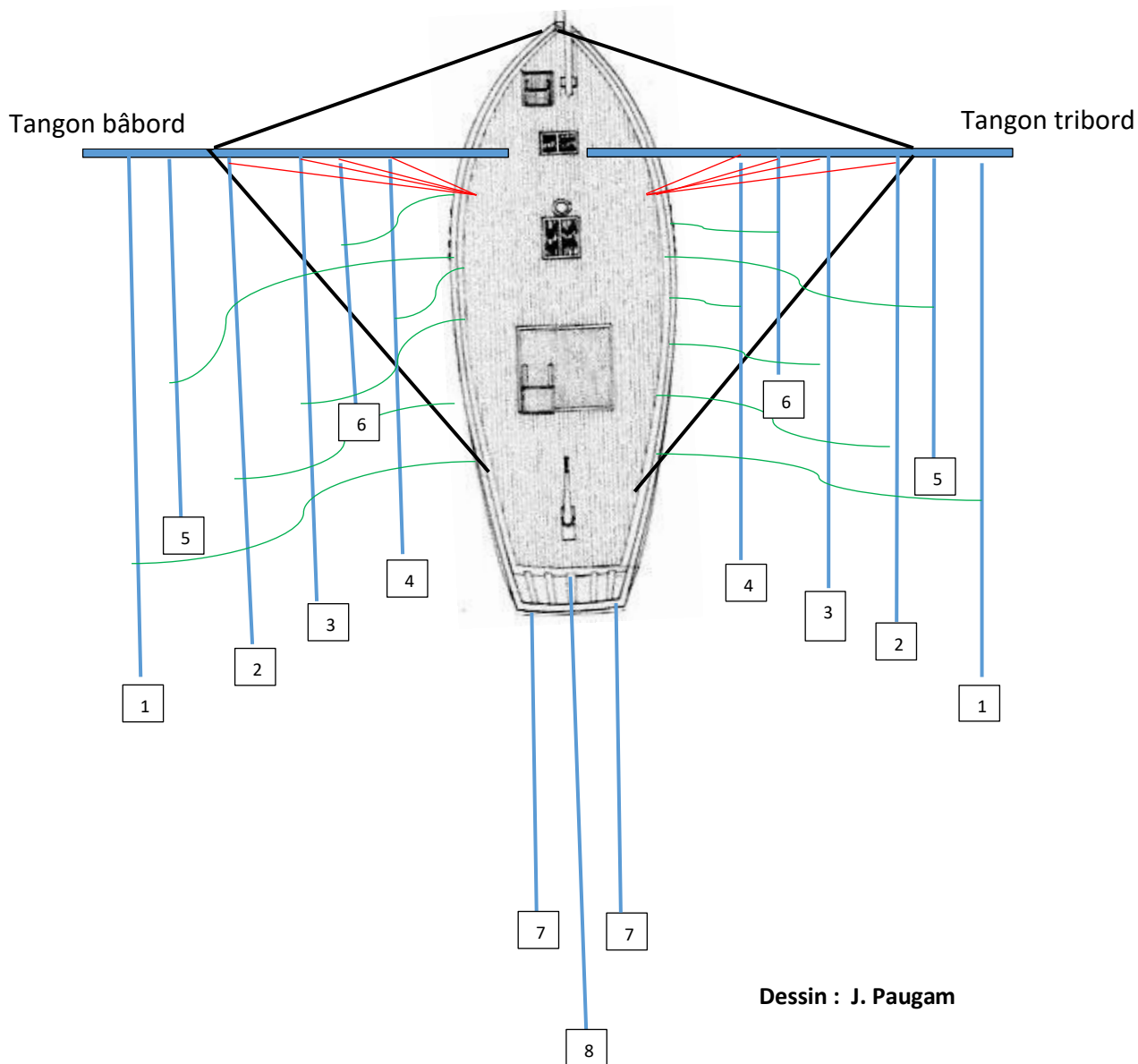
Col. J. Paugam

# DISPOSITION DES LIGNES SUR UN THONIER GERMONIER

En bleu : Les différentes lignes numérotées de 1 à 8.

En rouge : Les cargues

En vert : Les hales-à-bord



- 1 Première - 2 Deuxième - 3 Troisième - 4 Quatrième - 5 Grand Plomb - 6 Petit Plomb  
7 Bonhomme - 8 Courrier

Nota : Sur certains thoniers une longue ligne appelée " Sabaille " part de la tête de mât du tape cul.



## GRÉEMENT DES TANGONS

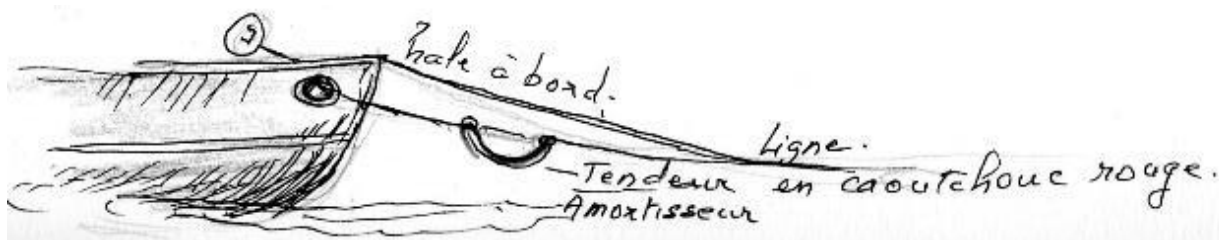
1) Embout des Tangons : Le patron sélectionnait dans la campagne une branche de châtaignier adaptée à cet usage. (2 à poste plus ou moins une en réserve en cas de casse due au mauvais temps.

2) Les drisses de tangons ont été renforcées et doublées depuis l'époque des dundées, tangons plus longs.



Sur les thoniers espagnols, il y a 4 Tangons. 2 petits à l'avant - 2 petits à l'arrière. Une perche en réserve en cas de mauvais temps.

3) A l'arrière : 2 lignes : les bonhommes. Je me souviens qu'en 1959, 1960, à la pêche à " ***l'appât vivant*** ", on y mettait un couvercle de marmite pour donner l'alarme dès qu'un poisson était " croché. Le couvercle frappant violemment le chaumard. C'était efficace, ça n'échappait à personne donc le patron coupait les gaz et l'appateur jetait ses sardines ou anchois. En début de saison les journées étaient très longues. 5 heures du matin jusqu'à minuit souvent suivant la quantité de poissons à glacer. S'il arrivait qu'à un moment de l'après-midi, il y ait de la somnolence dans l'air (Poëz butun en breton : Peser du tabac) avec une telle alarme, vous aviez vite " décoincé "



4) Les lignes sont faites en tresse noire, mais dans les années 1960, on avait des lignes cordées-toronnées-fibres naturelles. **Texte et dessins de Raymond Nivez.**

### **Les actions de pêche :**

Sur zone de pêche, le bateau navigue à cinq ou six noeuds mais dès que le poisson commence à mordre, il ralentit à trois ou quatre nœuds pour faciliter les actions de pêche. Hâler une ligne ce n'est pas compliqué si c'est un poisson d'une dizaine de kilos, mais lorsqu'il s'agit d'un poisson de plus de vingt kilos qui résiste et qui se débat, cela devient vite plus difficile. Il faut parfois le " gaffer ", c'est-à-dire l'embarquer à l'aide d'une gaffe (longue tige en bois ayant à son extrémité un gros hameçon sans ardillon) en piquant dans la tête du thon ou parfois dans la queue.

Au début de la saison de thon, en tirant sur les lignes, on abîme ses mains au niveau de la jointure de la paume et des doigts. C'est douloureux puis la peau durcit et les douleurs disparaissent. Porter des gants est un motif de railleries de la part des anciens.

Les lignes se tirent à la main et le bas de ligne en "gutte " s'enroule autour des avant-bras comme un écheveau pour éviter de se faire cisailer la peau des mains. A la fin des années 1980, des thoniers espagnols sont équipés de " vire-lignes " hydrauliques " Ces " vire-lignes " sont à l'origine de nombreux accidents au niveau des mains.

### **Le traitement des prises :**

Une fois le thon à bord, il est immédiatement neutralisé pour éviter qu'il perde ses écailles en se débattant sur le pont. Il aura ainsi un meilleur aspect lors de la vente. Cette neutralisation est obtenue en enfonçant un instrument métallique terminé en pointe (piqueux) dans un endroit bien précis de la tête du thon.

La pêche mise à part, le traitement du poisson et en particulier son éviscération, que l'on appelle « l'étripage » est une des activités les plus importantes du bord. Tout l'équipage y participe, sauf le Patron qui reste à la passerelle.

Pour éviscérer un thon, il ne faut que quelques coups d'un couteau soigneusement aiguisé, chacun devant être donné avec un certain tour de main pour ne pas abîmer le poisson. Il faut découper les deux opercules pour obtenir deux ouvertures permettant de saisir le poisson par la gorge et de bien le maintenir. Ces ouvertures permettent de détacher les ouïes et les arcs branchiaux et dégager la cavité pharyngienne. On dégage les ouïes et on effectue une incision de quelques centimètres le long du ventre pour détacher le tube digestif, du bout de l'index, au niveau de l'anus. Enfin, un dernier coup de couteau permet de finir de détacher les arcs branchiaux du maxillaire inférieur. On peut alors les saisir et aussi arracher l'ensemble des viscères par un opercule du thon. Après il faut encore faire sortir un maximum de sang de la masse musculaire, en ramenant brusquement le pouce le long de la ligne latérale, de la queue vers la tête, et ceci

deux ou trois fois de suite. Enfin il faut rincer le poisson avec la manche à eau de mer appelée " Cheval " ou " Terrillon ". Le lavage du poisson à l'eau de mer est très important pour éviter le développement des bactéries.

### **La mise en cale et le glaçage :**

Les thons sont comptés au moment de les descendre dans la cale. Le glaçage du poisson est effectué par le second ou le bosco et un matelot désigné par le patron. Dans un premier temps, sur certains thoniers, on introduit de la glace à l'intérieur du thon par un opercule, puis on glace le thon. Il s'agit d'une opération délicate qui conditionne la qualité et l'aspect du poisson au débarquement, donc son prix de vente et par conséquent le salaire de l'équipage. Faut-il rappeler que l'équipage est payé à la part, c'est à dire au prorata du prix de vente de la pêche.

Chaque soir, à l'heure où le poisson cesse de mordre et juste avant la mise en cale des prises de la journée, il faut ramasser les lignes, le bateau cesse son activité. Sur les lignes des deux tangons, on commence par la première c'est-à-dire la ligne de surface la plus éloignée du bord et on finit par les deux plombs (grand et petit). Cet ordre doit impérativement être respecté sous peine de compliquer le filage des lignes, dans l'ordre inverse, le lendemain matin. Ensuite, on ramasse les lignes situées à l'arrière. La manœuvre prend environ 10 minutes, à deux par tangon, l'un qui hâle les lignes et l'autre qui les love au fur et à mesure, sur un cabillaud fixé à la lisse au pied du tangon. Quand on arrive au « gutte », il faut l'étirer le long de la lisse et aller accrocher les hameçons sur un fil prévu à cet effet à l'arrière du bateau.

Une fois le poisson en cale, les lignes ramassées, le quart de nuit commence entre 22 et 23 heures pour se terminer le lendemain matin au lever du soleil. La nuit, navire en route ou stoppé, le quart est assuré par les matelots et par roulement.

### **Les leurres et hameçons :**





A Douarnenez, le leurre est appelé " Bouchon ". Certains Patrons font changer la couleur des leurres en fonction du temps et de la nébulosité.

**b) La pêche à l'appât vivant :** Dans les années 1960 /1970 le clippeur-canneur est le type de bateau qui pratique la pêche au thon à l'appât vivant en alternant ses campagnes de pêche en Afrique en hiver et le golfe de Gascogne en été. " L'ÉTOILE D'ESPÉRANCE " est le type de clippeur-canneur, construit en 1957 au



chantier de Cornouaille à Tréboul. Il est immatriculé à Douarnenez sous le numéro DZ 3945 : Jauge 95 tonneaux, longueur 22,80 mètres, largeur au maître bau 6,65 mètres, moteur Beaudouin de 440 cv.

Pour pratiquer cette pêche le bateau utilise différents appâts en fonction de l'espèce et de la taille des poissons qu'il est susceptible de pêcher.

La capture de l'appât est réalisée à l'aide d'une senne tournante et coulissante (bolinche) disposée à l'arrière du bateau. La capture de l'appât se déroule la nuit. Une fois que l'appât s'est acclimaté à la cuve (vivier), il faut faire très attention à le maintenir en vie car il joue un rôle essentiel pour la pêche. Après avoir obtenu l'appât, commence la recherche des thons. Cette phase coïncide avec le lever du jour lorsque le bateau se déplace à la recherche de signes pouvant conduire aux

thonidés. L'observation de ces signes se fait d'habitude au moyen d'inspections à l'œil nu ou avec des jumelles dans le but de détecter la présence d'oiseaux marins ou de sauts de poissons qui remuent la surface de la mer «rides sur l'eau». On utilise également d'autres signes tels que la présence d'écume, une couleur différente de la surface de la mer, etc. pour détecter les thonidés. Depuis le milieu des années 70, les thoniers utilisent le sonar en plus des méthodes traditionnelles de détection (flottille ciblant le thon rouge dans le golfe de Gascogne et le germon dans la mer Cantabrique). Certaines pêcheries de l'océan Atlantique utilisent leur propre bateau de pêche comme dispositif de « concentration » de poissons (Canaries et Sénégal). Les canneurs les plus modernes utilisent également le radar de détection d'oiseaux tournants au-dessus d'une matte (banc) de thons. La pêche proprement dite commence une fois que le banc de poissons a été localisé. L'appât vivant qui a été capturé auparavant est transféré dans de petites cuves sur le plat-bord du bateau et les marins se situent sur la plate-forme ou sur le pont, à proximité des cannes. La manœuvre consiste à attirer et à retenir le banc de poissons dans les environs du bateau à l'aide de l'appât vivant qui est jeté à la mer. On active également la pompe à eau de mer qui alimente un ensemble constitué de tubes métalliques ou en plastique munis de nombreux orifices, placés tout le long du flanc tribord, de la poupe jusqu'à la proue. Cette aspersion permet de cacher les cannes et les ombres du bateau et de simuler un banc de petits poissons à la surface. Ces actions créent un cadre propice en simulant une présence abondante d'aliments et en provoquant chez les thonidés un état d'excitation et de voracité tel qu'ils se jettent même sur les hameçons non garnis. On garnit l'hameçon d'un appât que l'on fait nager et sauter à la surface de l'eau. Lorsque, attiré par le mouvement, le thon mord à l'hameçon dépourvu d'ardillon, on tire de façon continue sur la canne pour ramener le poisson vers le bateau afin d'éviter qu'il ne lâche prise. Si la pêche est abondante, un thonier-canneur peut capturer de 1 à 4 tonnes de thons en 10-20 minutes. Pour hisser les thons de grande dimension à bord du bateau, on utilise des cannes doubles ou canne à drisse qui sont manipulées à l'aide d'une poulie. Ce système permet l'utilisation de cannes plus longues (5 m.) par un seul membre de l'équipage. On peut également utiliser deux cannes et une seule ligne. Si le thon va être commercialisé à l'état frais, on utilise un maillet en bois ou une barre en fer pour tuer le poisson dès qu'il est hissé à bord. Les poissons capturés sont stockés entiers dans les réfrigérateurs ou compartiments (séparés par des panneaux en bois), ou sont déposés dans les cuves d'appât réfrigérées, qui ont été vidées et nettoyées.

### **c) La pêche aux filets maillants dérivants :**

C'est en 1988 après plusieurs tentatives et expérimentations que la pêche au thon germon aux filets maillants dérivants se pratique dans le golfe de Gascogne.

Ce sont en partie les anciens malamoks thoniers ligneurs qui s'adaptent à cette nouvelle technique de pêche par la mise en place d'un parc à filets et l'installation d'un " Vire-filet " hydraulique.

Le CORYPHÉE est le type de fileyeur pratiquant cette pêche. Ancien chalutier Guilviniste de 18 mètres et de 49,74 tx, il est immatriculé à DOUARNENEZ en 1985. Après transformations, il pratique la pêche au filet maillant de fond l'hiver en ciblant la sole, le rouget barbet, la lotte, la daurade .....

L'été, le navire arme à la pêche au thon, change son jeu de filets et utilise des filets maillants - dérivants.

A la pêche au thon, les filets maillants dérivants sont exploités de nuit quand les mailles sont moins visibles par le poisson.

Le filet maillant - dérivant, tel qu'il est décrit dans le chapitre III, est positionné en surface et n'est pas retenu par un ancrage. C'est un filet droit muni de flotteurs sur sa partie supérieure qui dérive avec le courant.

Il est constitué de plusieurs nappes rectangulaires de filet sur une longueur de 5 puis 2,5 km, qui pendent verticalement dans l'eau grâce à un lest fixé dans le bas du filet. C'est une technique très ancienne utilisée pour pêcher.

Au jour, les filets sont embarqués à l'aide d'un " vire filet " hydraulique et l'équipage démaille les thons.

Le conditionnement et la conservation des captures sont identiques aux méthodes décrites à la pêche au thon aux lignes et à l'appât vivant.

En Atlantique, cette pêche est aujourd'hui interdite pour les motifs évoqués dans le chapitre : **XVI) Les problèmes rencontrés avec les filets maillants, dérivants.**

### **d) La pêche au thon au chalut pélagique :**

*Se pratique uniquement par paire de deux chalutiers d'environ 24 mètres de longueur avec une puissance motrice d'environ 450 Cv chacun. \**

*Cette pratique qui évite les panneaux de chalut divergents est dite chalutage en bœuf : le chalutier maître est " le bœuf ", il dirige la pêche et les manœuvres, l'autre navire est " le veau ".*

*En plus du matériel classique équipant la passerelle d'un chalutier, le " bœuf " doit nécessairement être équipé d'un ou plusieurs sondeurs performants, d'un*

sonar, d'un netsonde avec son treuil et d'un radar pour tenir constant l'écartement des deux bateaux.

Le netsonde devra émettre en deux directions, vers le bas pour contrôler l'ouverture verticale et l'entrée du poisson dans le chalut, vers la surface pour avoir l'immersion du chalut.

Les chaluts (différentes tailles) sont à cordes, boulé avec 4 gros flotteurs sphériques (100 kgf par unité) : un à chaque extrémité des ailes supérieures du chalut, deux autres sur le carré de la face supérieure (corde de dos) encadrant le transducteur du netsonde.

A l'extrémité des fûnes, les longueurs des bras varient de 100 à 150 mètre avec une rallonge en chaîne de 5 à 7 mètres aux bras inférieurs où sont maillés deux lests en grosse chaîne de 400 à 500 kg.

Un lestage complémentaire en chaîne d'environ 20 kg est réparti sur la ralingue du carré de la face inférieure. Cette chaîne donne un écho sur le netsonde et permet de définir l'ouverture du chalut et de constater si le chalut est clair.

La paire de chalutiers devra aussi être équipée d'un touret d'un volume permettant le stockage du chalut.

#### **Opération de pêche :**

Les manœuvres de filage et de virage du chalut pélagique en " boeuf " sont spécifiques.

Les patrons sont soumis à des contraintes exigeantes dont la principale est de maîtriser la distance séparant les deux navires tout en gardant les mêmes caps durant le filage et le virage du chalut. Il faut donc, pendant les différentes opérations et la pêche, une parfaite coordination.

La profondeur d'immersion du chalut est déterminée par la détection relevée sur le ou les sondeurs, elle est contrôlée par le netsonde émission vers la surface.

Il peut arriver d'être en pêche avec la ralingue supérieure (corde de dos) en surface, seuls les bras sont filés.

Les traits de chalut sont effectués à une vitesse variant de 3,5 à 4 nœuds, pour obtenir l'immersion souhaitée du chalut. La distance entre les deux chalutiers est d'environ 200 mètres.

Avec un chalut ANZA 133,0 x 97,88, l'ouverture verticale est de 40 mètres et celle horizontale estimée à 70 mètres.

#### **Qualité du poisson pêché :**

La durée des traits est de 4 heures en moyenne (deux traits par nuit).

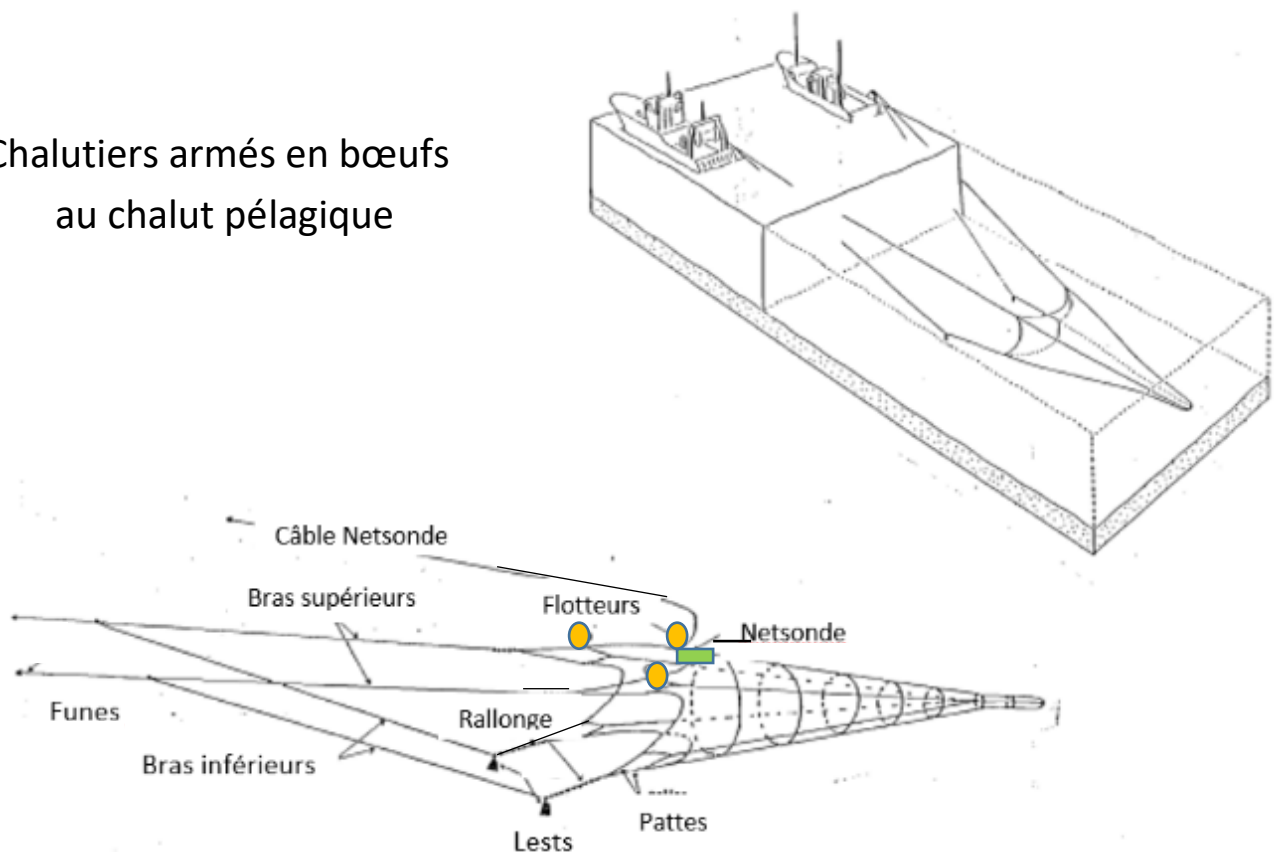
La qualité du poisson sera fonction du temps passé dans le chalut.

A leur arrivée sur le pont, certains thons sont vivants, ils viennent d'être pêchés. D'autres sont dans le chalut depuis un bon moment et se présentent noyés, écaillés à chair molle et parfois avec la queue cassée. Ce phénomène est constaté lors de grosses prises nécessitant plusieurs palanquées à l'embarquement du poisson.

Des tangons de dimensions modestes sont placés de chaque bord du chalutier ce qui permet de jour d'utiliser une dizaine de lignes, y compris celles du tableau arrière. Les thons pêchés seront vendus sous le vocable : Thon pêché à la ligne.

Les thons sont lavés, saignés, non éviscérés et mis en cale pour être glacé et réfrigéré. **Source : Jean Paul George/Ifremer.**

### Chalutiers armés en bœufs au chalut pélagique



\* Nb : Au milieu des années 1980 sur les chalutiers de 20 à 24 mètres, la puissance motrice des moteurs à régime rapide est passée de 500 à 600 Cv.



## V) LES CALCULS ET LES APPAREILS DE NAVIGATION POUR DÉTERMINER LA POSITION DES THONIER EN MER DE 1967 A 2001 :

### La Méridienne :

Avant la seconde guerre mondiale, les patrons des thoniers ne disposent que du sextant pour se positionner en mer.

Au cours de leur formation pour obtenir le brevet de patron de pêche, ils n'ont appris en navigation astronomique que le calcul de la Méridienne du soleil qui ne donne que la latitude du lieu de l'observation. Ils ne disposent que d'un sextant et de l'Almanach du Marin Breton.

Sur zone de pêche, le patron ne connaît que la latitude, la longitude s'entretient avec l'estime et avec la connaissance de la sonde (Profondeur des fonds) sur le plateau continental.

Le calcul de la méridienne se fait d'une manière peu académique qui n'est pas celle enseignée au cours de leur formation. C'est la méthode **89°48'** !

A l'instant où le soleil passe exactement au-dessus du méridien de l'observateur, il atteint alors sa position la plus haute dans le ciel. On dit qu'il "culmine". Cet instant très particulier, qui ne se produit qu'une fois par jour pour tous les astres et vers midi local pour le soleil, présente des caractéristiques géométriques qui simplifient énormément le calcul de la position. En effet, le méridien de l'observateur et celui de l'astre étant superposés à cet instant, l'Angle Horaire local est alors de 0°, et la direction de l'astre (Azimut) est alors très précisément connue : elle est plein sud (Az=180°) ou plein nord (Az=0°).

Chez nous (en France) et pour le soleil, c'est toujours "plein sud". C'est toujours ça de moins à calculer...

Le calcul, tel qu'il est appris dans les écoles de navigation, ne comporte que des opérations simples et rapides. Les Patrons des thoniers font encore plus simple.

### Principe de la méridienne :

Il s'agit de déterminer avec précision la hauteur du soleil à la culmination, et l'heure exacte de cette culmination.

La **hauteur** du soleil permet de déterminer la **latitude**.

Vers midi du bord le patron, sextant en main effectue plusieurs observations jusqu'à la hauteur maximale du soleil et dès que le soleil redescend, il ne retient pour valeur que celle qui indique la plus haute observation.

**La latitude s'obtient par la formule :  $N + D$  (algébriquement).**

**N** étant la distance zénithale obtenue en faisant **90° - Hv** (qui est la Hauteur observée + ou - la correction du sextant et celles données dans les Ephémérides Nautiques).

Si on tourne le dos au Nord lors des mesures, la distance zénithale est positive.  
Si on tourne le dos au Sud, elle est négative.

**D** étant la déclinaison du soleil pour le jour concerné relevé avec son signe (Nord + ou Sud -) dans les Ephémérides Nautiques ou l'Almanach du Marin Breton.

Les patrons des thoniers, ne disposant que de l'Almanach et pour s'affranchir de toutes corrections, appliquent non pas la formule :

**$N = 90^\circ - H_v \text{ mais } \dots\dots 89^\circ 48' - H_i$**  (hauteur lue au sextant au moment de la culmination), puis  **$N + D$  (algébriquement) = Latitude.**

Pendant quelques années, j'ai pratiqué la navigation astronomique et j'ai effectué de nombreux calculs de la méridienne. Par curiosité, il m'est arrivé de comparer les 2 méthodes de calcul. Je n'ai jamais trouvé d'écarts supérieurs à 3 minutes de latitude, c'est-à-dire 3 milles.

Cette imprécision dans le calcul de la méridienne ne pose pas de problème particulier aux patrons des thoniers et pour entrer au port, ils font un atterrissage en latitude puis cap à l'est si nécessaire. Cela demandait de l'expérience et une bonne connaissance des caractéristiques des phares et de la sonde (des fonds marins) une fois atteint le plateau continental.

Le calcul de la droite de hauteur du soleil ne sera au programme du cours de patron de pêche qu'en 1965. Peu ou pas calculé sur les thoniers germoniers pour la période de 1967 à 2001. Pour effectuer ce calcul, il faut avoir à bord les Ephémérides Nautiques de l'année en cours, les tables de Logarithmes et de navigation (Friocourt ou Table 900 Dieumegard), un chronomètre de marine et prendre un top horaire tous les jours.

## Les Radiophares :

Les radiophares sont mis en service au début de XX<sup>ème</sup> siècle.

En juin 1911, les premiers radiophares sur les côtes françaises reçoivent leurs indicatifs radios. Ces quatre premiers radiophares automatiques balisent l'entrée du port de Brest : le radiophare de l'île de Sein avait l'indicatif radio S •••, sur l'île d'Ouessant le phare du Stiff avait l'indicatif radio O ---, et les deux autres radiophares balisent l'entrée du port du Havre.

Après la seconde guerre mondiale, des radiophares sont nombreux tout le long du littoral et sont largement utilisés. C'est à partir de cette époque que les thoniers s'équipent de postes émetteurs récepteurs radios et de radiogoniomètres.

### Le principe d'utilisation :

Dans un phare, un émetteur transmet son indicatif en morse pour son identification puis un son long. En orientant l'antenne du récepteur

radiogoniomètre, par l'intermédiaire d'un cadre ou cadran gradué de 0 à 360°, on relève la direction de l'émetteur lorsqu'on ne l'entend plus, " extinction " du signal. Si on a une incertitude sur la position de l'émetteur, se méfier de l'indécision de 180°, pour cela, il faut " lever le doute " en retenant le signal le plus fort. La direction obtenue est le gisement, c'est-à-dire l'angle formé entre l'axe du navire (ligne de foi) et le radiophare émetteur. A ce gisement on additionne le cap vrai du navire et on obtient le relèvement vrai du phare. Cela donne un lieu. Un autre relèvement à suivre d'un autre radiophare donne un autre lieu, l'intersection de ces deux relèvements donne un point sur la carte marine, c'est-à-dire la position du navire.



**Radiogoniomètre à cadre**



**Radiogoniomètre des années 1970**

## **Le CONSOL :**

Le **CONSOL** était un système de radionavigation développé pendant la seconde guerre mondiale, principalement pour l'aviation, permettant de se positionner par triangulation angulaire grâce à deux ou trois émetteurs. Il fut initialement développé par l'Allemagne sous le nom de *Sonne*.

Après-Guerre, le système Elektra Sonne, considéré comme une prise de guerre, tomba dans l'escarcelle de la société British Marconi, qui l'exploita pour l'usage civil sous la marque CONSOL.

Le CONSOL était un perfectionnement des radiophares non directionnels, évitant le besoin d'une mesure radiogoniométrique à bord des navires. Par adjonction d'une modulation de diagramme de rayonnement, le signal reçu dépendait de la direction de l'émetteur par rapport au récepteur. L'opérateur devait compter les impulsions entendues pour déterminer l'angle. Comme les radiophares classiques, le CONSOL utilisait la bande de fréquences 250-350 kHz. Sa précision était médiocre, de 0,5 à 2 milles nautiques, selon la distance et la géométrie. La

chaîne de Stavanger-Brest est restée active jusqu'en 1970 pour la localisation des navires.

Les émetteurs de Bushmills (Irlande), Lugo (Espagne) Stavanger (Norvège) furent mis en service en 1950.

L'émetteur français était situé à Plonéis. Il a été construit en 1949 et mis en service en 1950. Les trois antennes ont été déposées en 1986. Elles faisaient chacune plus de 100 mètres de haut. Elles étaient situées à Plonéis, Guengat et Pluguffan.

### **Le principe d'utilisation du Consol :**

La séquence d'émission (modulation A1) transmise par la station avait une période de 60 secondes qui se décomposait ainsi :

a) Après l'indicatif de la station en morse (pour permettre une identification à coup sûr), un silence de 3 secondes était observé. Cela permettait à l'opérateur de se préparer à recevoir la série de traits et de points qui vont suivre.

b) 60 traits et points (au total) vont être émis pendant 30 secondes.

- Les traits et les points étaient émis alternativement et avaient une amplitude audio relative croissante/décroissante (*quand l'amplitude des points augmentait, celles des traits diminuait et réciproquement*).

- La durée d'émission des points était de  $1/8^{\text{ème}}$  de seconde, celle des traits de  $3/8^{\text{ème}}$  de seconde.

- La transition entre la prédominance des traits sur les points (*ou l'inverse*) était marquée par une tonalité continue qui durait quelques secondes, elle s'appelait "équisignal".

- Après l'équisignal, la prédominance audio des points et traits s'inversait.

- A la fin des 30 secondes, l'opérateur avait reçu un nombre de points et de traits (*ou l'inverse*) variables selon sa position par rapport à la station. C'est cette information qui, reportée sur une carte Consol, lui permettait de connaître le relèvement de la station.

c) Une émission continue (sans trait ou point) était suivie de l'indicatif de la station en morse. L'ensemble durait 26 secondes.

d) Une nouvelle séquence pouvait recommencer.

### **Exploitation du système :**

Le mode opératoire était le suivant :

1. Accorder le récepteur sur la fréquence de la station Consol. Régler le BFO pour obtenir une note audio d'environ 1kHz (utiliser l'émission continue avant la séquence de l'indicatif morse de la station).

2. Attendre la séquence d'émission de l'indicatif morse de la station.

3. Après un silence de 3 secondes suivant l'émission de l'indicatif, compter le nombre de points (ou traits) jusqu'à l'équisignal lequel se traduisait par un son

continu. Puis compter le nombre de traits (ou de points) jusqu'à la pause de 1 seconde.

4. A partir des nombres relevés précédemment effectuer un petit calcul pour déterminer la lecture (voir exemple ci-dessous) et la reporter sur la carte du secteur.

5. Recommencer avec une autre station (si possible perpendiculaire à la précédente) et effectuer un recoupement. Exemples : Plonéis / Lugo ou Plonéis / Bushmills, ou encore Plonéis / Stavanger.

Exemple 1 :

Réception : 12 points, équisignal, 42 traits.

Points et traits reçus : 54

Points et traits perdus : 6 à répartir aux 12 points et 42 traits.

Valeurs probables à exploiter :  $12 + 3 = 15$  points et  $42 + 3 = 45$  traits.

Exemple 2 :

Réception : Équisignal, 53 traits.

Traits reçus : 53

Point reçu : 0

Traits et points perdus : 7 à répartir aux 53 traits et 0 point.

Valeur probable à exploiter :  $53 + 3,5 = 56/57$  traits et  $0 + 3,5 = 3/4$  points.

Note : De l'avis de certains anciens, après comptage, recomptage, calculs et lecture de cartes, la zone d'incertitude pouvait être très importante. Malgré cela, le CONSOL était beaucoup utilisé par les patrons armant à la pêche au thon blanc germon.

Les CONSOL cessèrent leurs activités dans les années 1970 avec l'apparition des systèmes de navigation satellitaires américains et soviétiques (Transit, GPS et GLOSNASS).



Carte CONSOL

**Nota** : Pour compter les traits et les points, on pouvait s'aider de " *l'oeil Magique* " qui est l'indicateur visuel d'accord et de qualité de réception présent en façade sur la plupart des récepteurs de radio à tubes électroniques.

## DECCA (navigation)

Le **Système DECCA** était un système de radionavigation hyperbolique en LF (70 à 127 kHz). Il fut développé pendant la seconde guerre mondiale par les alliés pour permettre des débarquements précis. Son but principal était la navigation maritime côtière. Il fut utilisé largement par les pêcheurs après la guerre et commença à être utilisé sur les chalutiers dans les années 1950.

A la pêche au thon germon, le DECCA était peu utilisé, en limite de portée, il ne couvrait pas bien les zones de pêche en début de saison au large des Açores. C'est lorsque que l'on pêchait le thon dans le Sud et Sud-Ouest de l'Irlande que le DECCA pouvait rendre service.

Au début de l'assistance thonière en 1967, peu de thoniers étaient équipés d'un récepteur DECCA qui coûtait cher à la location.

Le système DECCA fut arrêté au printemps 2000, dépassé en performances par le GPS.

### Principes du fonctionnement :

Le système DECCA était composé de stations terrestres organisées en *chaînes*.

Chaque chaîne comportait une station maître et trois (parfois deux) stations esclave, repérées en jargon DECCA "Rouge", "Vert" et "Violet". Idéalement, les



DECCA Navigator Mk 12

esclaves seraient aux sommets d'un triangle équilatéral, et le maître au centre. La ligne de base, ou distance entre maître et esclaves, est d'environ 60~120 milles.

Chaque station transmettait un signal continu ; les stations "esclaves" étaient synchronisées par la station "maître". Les lignes correspondant aux points d'égal déphasage entre les signaux de la station maître et de chaque esclave formaient des hyperboles ; les trois réseaux

d'hyperboles correspondant aux trois esclaves étaient tracés en "Rouge" "Vert" et "Violet" sur les cartes marines spéciales "DECCA".

Pour déterminer le point, on mesurait le déphasage entre les signaux issus de la station maître et ceux issus de chacun des esclaves ; ces déphasages (exprimés en "hyperboles entières" ou chenaux, et "fractions d'hyperboles") permettaient par interpolation dans les réseaux de courbes tracés sur la carte de tracer trois "lieux de position" : le récepteur se trouvait à l'intersection de ces lieux. La précision était d'autant meilleure que l'angle d'intersection des lieux de position était

grand ; la taille du "triangle" constitué par ces intersections renseignait sur la précision du point : plus la surface du triangle était grande, moins la précision de la position était bonne.

### **Portée et précision :**

Le jour, la portée était d'environ 400 milles et descendait à 250 milles la nuit, selon les conditions de propagation.

La précision dépendait :

- De la largeur des chenaux
- De l'angle de croisement des hyperboles
- Des erreurs de mesure
- Des erreurs dues à la propagation

Le jour, ces erreurs allaient de quelques mètres sur une ligne de base à un mille en limite de portée. La nuit les erreurs augmentaient, et avant l'apparition du système de "multipulse" des sauts d'hyperboles étaient possibles.

## **TRANSIT (satellites)**

**Transit** était le premier système de positionnement par satellites mis au point pour la marine des États-Unis à partir de 1958 et mis en œuvre pour la première fois en 1964. Il fut mis en service civil en 1967. Le **TRANSIT** utilisait les satellites OSCAR et NOVA.



Magnavox – MX - 1102

La position était calculée à partir de mesures successives de l'effet Doppler sur les signaux émis par le satellite, qui diffusait en parallèle des éphémérides permettant le calcul de sa position (exprimée dans le système géodésique WGS 72). La précision de la position était généralement meilleure que 1 km, et en 1973, inférieure à 185 mètres.

Le système Transit présente plusieurs limitations :

- Il fallait parfois plusieurs heures pour disposer d'une position. Entre deux positions, on devait recourir à une estimation. Sur les thoniers germoniers, il fallait entrer manuellement les différents caps vrais et les vitesses successives du navire. Ce n'était pas évident en opération de pêche et le gyrocompas et le lock électronique n'équipaient pas ce type de navire.
- Le système Transit était perturbé lorsque les conditions météorologiques étaient mauvaises.

En 1982 près d'une quinzaine de sociétés produisent des récepteurs Transit et une centaine de milliers d'appareils (en cumulé) sont construits au début des années 1990. Le coût des modèles les plus simples qui est de 17 500 francs en 1984 tombe à 5 850 francs en 1990

En 1986 et 1987, années à laquelle j'ai participé à l'assistance thonnière, tous les thoniers étaient équipés de navigateurs par satellites TRANSIT représentés principalement par les marques Magnavox et Furuno.

Le système de navigation par satellites Transit est arrêté depuis le 31 décembre 1996 lorsqu'il est remplacé par le système NAVSTAR (GPS).

## NAVSTAR (GPS) :

Le **Global Positioning System (GPS)** (en français : « Système mondial de positionnement » ou « Géo-positionnement par satellite »), originellement connu sous le nom de **Navstar GPS**, est un système de positionnement par satellites appartenant au gouvernement fédéral des États-Unis. Mis en place par



le département de la Défense des États-Unis à des fins militaires à partir de 1973, le système avec vingt-quatre satellites est totalement opérationnel en 1995. Les signaux transmis par les satellites peuvent être librement reçus et exploités par quiconque. L'utilisateur, qu'il soit sur terre, sur mer ou dans les airs, peut connaître sa

position à toute heure et en tout lieu sur la surface ou au voisinage de la surface de la terre avec une précision sans précédent, dès lors qu'il est équipé d'un récepteur GPS et du logiciel nécessaire au traitement des informations reçues.

Le principe de fonctionnement repose sur la trilatération de signaux électromagnétiques synchronisés émis par les satellites. Pour assurer la précision du positionnement, le système GPS utilise des technologies sophistiquées : horloges atomiques embarquées, compensation d'effets relativistes, mise en place de stations d'observation et de synchronisation. Les coordonnées terrestres calculées se réfèrent au système géodésique WGS 84.

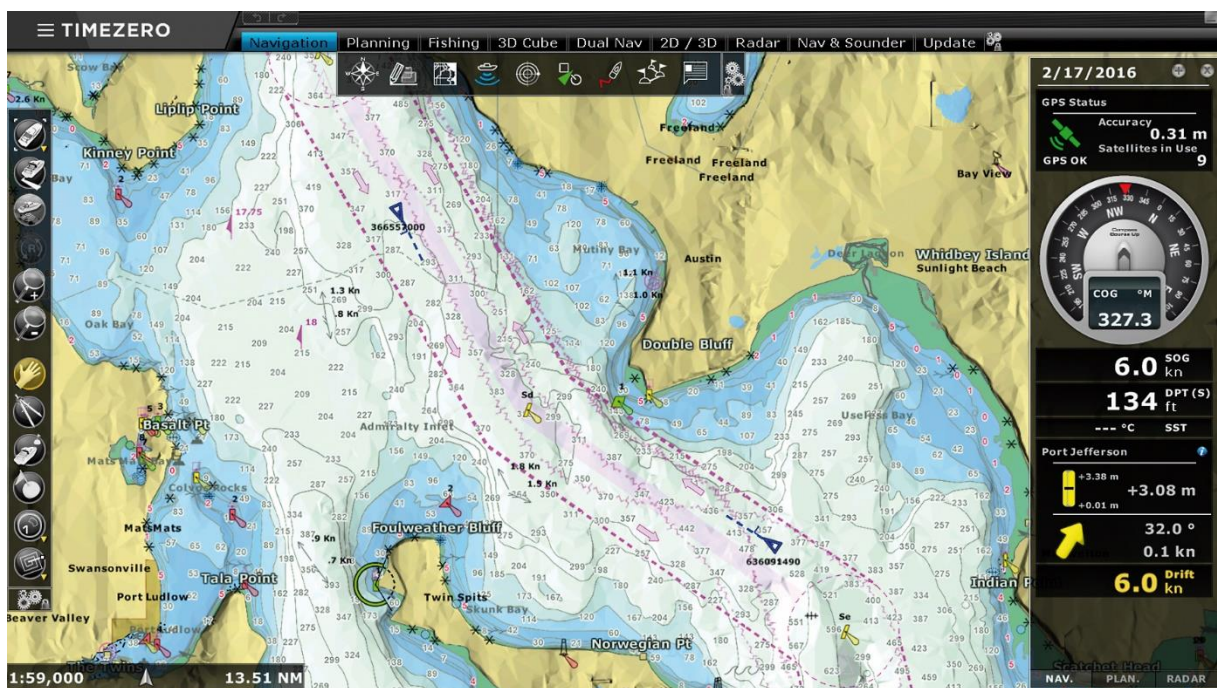
Le GPS est un système conçu par et pour l'armée des États-Unis et sous son contrôle. Le signal pourrait être dégradé, occasionnant ainsi une perte importante de sa précision, si le gouvernement des États-Unis le désirait. C'est un des arguments en faveur de la mise en place du système européen Galileo (mise en



service prévue en 2024) qui est, lui, civil et dont la précision théorique est supérieure. La qualité du signal du GPS a été dégradée volontairement par les États-Unis jusqu'au mois de mai 2000, la précision d'un GPS en mode autonome était alors d'environ 100 mètres. Depuis l'arrêt de ce brouillage volontaire, la précision est de l'ordre de 5 à 15 mètres.

Depuis la fin des années 1990, les thoniers traquant le thon germon au chalut pélagique utilisent des logiciels avec positionnement en continu du navire sur des cartes marines vidéo.

De 1970 à 2000 le matériel équipant les passerelles des thoniers germoniers a énormément évolué en se perfectionnant : Radar, sondeur, téléphonie et navigateur par satellites.



*Il vaut mieux ignorer absolument où l'on est, et savoir qu'on l'ignore, que de se croire avec confiance où l'on est pas. (Cassini)*

## VI) LE PREMIER EMBARQUEMENT D'UN MOUSSE A LA PÊCHE AU THON en 1959 (Texte de Roland Mornet)

Huit jours après avoir passé le certificat d'études primaires, je me trouvais embarqué sur le thonier ligneur « Josiane-Renée » (les deux filles du patron) du port des Sables d'Olonne. Pour être plus précis, je suis né à La Chaume le 24 mai 1945, et nous partîmes pour la première marée de thon le 26 juin 1959, dans les derniers de la flottille, l'installation d'un nouveau moteur ayant provoqué ce retard : le 90 Cv Baudouin avait été remplacé un 120 Cv Poyaud.

J'avais donc juste 14 ans, j'accusais sous la toise 1, 47 mètre et 39 kg sur la bascule. « *Nous sommes quatre à bord plus le p'tit gars* » (bibli) disaient les membres d'équipage. J'étais porté sur le rôle comme mousse en 1<sup>ère</sup> catégorie.

J'ai souvenir d'avoir dit à mes parents : « *Il y a un vieux à bord* »... Ce « vieux » avait cinquante ans ! Il était embarqué comme mécanicien.

Particularités me concernant, je ne venais pas d'une famille de marins mais de maraîchers, d'aucuns m'appelaient « le p'tit pesan ». Devenir marin était mon choix, et bien que très irrégulier, j'apprenais bien à l'école, cependant je savais que mes parents n'avaient pas les moyens de me faire poursuivre des études...

Contrairement à la plupart de mes camarades mousses je n'avais pas été testé à la pêche côtière

Ma vocation de marin vacilla dès les jetées franchies, un mal de mer le plus affreux me tint pendant quatre jours. De ma *cabane* (ma couchette) du fond (au-dessus de l'hélice), mon lit de douleur, je voyais les vêtements des marins se promener au roulis (je revois encore cette sarabande)...

Parfois je tombais dans une véritable torpeur, interrompue douloureusement quand le mécanicien ouvrait la porte de la machine communiquant avec *la chambre* (le poste d'équipage), le bruit assourdissant du moteur, les relents de gaz-oil Oh ! Parfois c'était l'hélice qui éventait, une boîte de conserve qui me tombait sur le ventre (c'était des p'tits pois !), de l'eau qui me tombait sur le visage, le pont n'étant pas encore *ébaroui*. *J'appelais Raoul* tant et plus, vomissant de la bile.

Au début on me fit monter sur le pont où la vue de la mer qui partait d'un bord sur l'autre, au roulis, comme un torrent alternatif m'apaurait quelque peu. La vue de la côte au loin qui s'éloignait, la côte de la Paracou, la plage de mes jeunes années, me fit comprendre que mon enfance était terminée et que l'école c'était fini pour moi. Je pensais que jamais je ne reverrais ma famille...

Je me replongeais dans ma couchette avec le bruit, les vibrations les odeurs, les mouvements du navire. J'arrête là de parler de mon mal de mer - la terrible naupathie - de crainte que cela me reprenne...

Ce qui me fit tenir ? La volonté, l'orgueil : j'avais entendu dire que les mousses trop malades étaient, au bout de quelque jours, transbordés à la mer sur un bateau rentrant au port et là leur carrière était terminée. Pour moi cela aurait été la honte.

Il se disait à l'île d'Yeu (ailleurs ?) d'un mousse ayant dû abandonner la navigation par suite du mal de mer : « *Il a chié dans la pompe* ». Je ne voulais pas que l'on dise cela de moi...

Le beau temps revenu (nous étions partis avec des vents de noroît assez frais), la vue des premiers thons pêchés, mon mal de mer disparut, enfin pas complètement. Cela me reprenait quand le vent fraichissait et, par la suite, quand nous sortions du port.

Au bout de deux ou trois ans, je devins solide comme un roc : *la quille aurait pu servir de mât* ou plus vulgairement si « *on était chaviré les couilles à l'envers !* »

Retour à ma première marée de pêche au thon... Le Josiane-Renée était âgé de 10 ans, navire en bois (bien sûr) à cul rond, à la mode sablaise, construit au chantier l'Espoir Sablais sur la cale de La Cabaude, il était long de 16,30 mètres, jaugeant 29 tonneaux. Onze tonnes de glace étaient embarqués, avec cela des fûts à gaz-oil sur le pont, le franc-bord était des plus réduits.

J'aimais bien (mal de mer passé) quand nous faisons route de nuit, car stoppé, les craquements du bois m'apauraient.

Je passe sur mes talents de cuisinier. Quand j'ai été un peu aguerri, et que le temps était clair, pas de navires à proximité, on me laissait seul à la barre, je déjeunais ensuite (froid évidemment). Je me souviens un jour du patron montant me remplacer me disant : « *Vas manger ton lavement de pieds !* » lequel lavement de pieds était un ragoût de bœuf... J'étais vexé comme un pou...

La première marée dura 23 ou 24 jours, nous allâmes pour quelques heures seulement à La Corogne (je ne sais plus pour quelle raison). J'ai été surpris de voir des femmes décharger des bateaux de commerce avec des sacs de blé sur le dos... La pêche n'excéda pas six tonnes. Nous étions rentrés de nuit aux Sables, les senteurs de la terre m'étaient des plus agréables. Je partis chez mes parents en courant et réveillai toute la maisonnée...

Toute la saison thonière de cette année 1959 fut plutôt très moyenne et même médiocre pour deux raisons. D'abord en tonnage pour toute la flottille et nous en particulier : le Josiane était réputé bon pêcheur avec son ancien moteur Baudouin mais beaucoup moins avec le nouveau...

Les prix étaient aussi au plus bas. La saison précédente, les usiniers avaient de gros besoins, le prix usine fut fixée à 260 francs (anciens) le kg, les apports de cette année 1958 avaient été importants et donc le prix négocié l'année suivante n'était plus que 185 francs. Il se serait vendu à la criée du marsouin à 350 frs le kg...

Pour en terminer avec ma première saison thonière, je ne sais plus si nous fîmes trois marées ou quatre. Pour la dernière, en septembre, le mécanicien avait débarqué (parti naviguer à la sardine). Le patron assura les deux fonctions.

La marée fut des plus médiocres avec de la brise tous les jours. Je me souviens d'une position atteinte 51° 30' et 16° 20' (Nord et Ouest évidemment) soit dans l'ouest-suroît de l'Irlande avec un bateau de 29 tonneaux et « *trois hommes à bord plus le p'tit gars.* »

Puisque j'évoque mes débuts à la navigation, je dois dire que j'ai beaucoup souffert du manque de sommeil (surtout au chalut). On a besoin de dormir à 14/15 ans. Aussi, plus tard, la vingtaine venu, « un peu bambocheur », je me maudissais, quand, *en piste*, il se faisait tard. Je pensais à l'époque où j'aurais donné un an de ma vie pour une heure de sommeil en plus... Est-ce pour cela que je n'ai jamais été « très boîte de nuit ? »

Je crois même souffrir encore de ce manque de sommeil, cela ne se rattrape pas, me semble-t-il, et même le sommeil éternel n'y suffira pas...

Pour illustrer ce sommeil profond à 14 ans, je cite le témoignage de mon camarade Gilbert X, embarqué mousse à 14 ans, la même année que moi (1959) sur le thonier sablais MARCEL YVES. Son père était matelot à bord. La nuit du 12 juillet de l'année susdite, le navire en route, l'homme de quart s'étant endormi, vint aborder par le travers le thonier espagnol LIMIDÉRO qui partit rapidement par le fond. Les 24 hommes d'équipage (oui c'est bien vingt-quatre) eurent le temps de sauter sur le gaillard de l'abordeur et furent sauvés. Mon camarade Gilbert dormait ne s'était pas réveillé... C'est son père qui vint l'avertir. Gilbert se rendormit... et me dit drôlement : « *Le matin j'ai vu des bonhommes que je ne connaissais pas* »...

Le MARCEL YVES était un navire assez ancien (21 ans), on imagine ce qui aurait pu survenir si les bordés d'étrave s'étaient décollés. Les thoniers espagnols avaient des équipages plus nombreux que nous, en l'occurrence, je pense que le LIMIDÉRO devait être armé à l'appât vivant.

Deux ans plus tard, le 12 juillet 1961 – cela fera soixante ans bientôt – survint une furie de temps, inhabituelle pour un mois de juillet. Plusieurs navires se perdirent corps et bien : le thonier LOULOU, le chalutier TANIT, tous deux du port des Sables : le thonier PETITE DANIELLE de l'île d'Yeu ; le thonier AIMÉ JEAN LOUIS, de Saint-Guérolé, en route sur Concarneau, n'atteint jamais le port de La Ville Close. Les navires perdirent des hommes emportés par la mer, plusieurs subirent des avaries, certains furent en danger de se perdre. Ainsi le thonier *appâteur* JEAN PIERRE ALAIN onze hommes à bord dont l'auteur de ces lignes, embarqué novice. Le navire, en route, capelé par une déferlante, fut aperçu par le thonier FILS DE LA VIERGE, de Noirmoutier, patron Michel Adrien... Le coup de mer passé, je

bondis sur le pont... Des matelots dirent plus tard « *on aurait péri, seul le p'tit gars aurait pu être sauvé* ». Ainsi un mécréant comme moi j'aurais été sauvé par le FILS DE LA VIERGE...

Ce qui m'est resté de ce gros temps et pour toute ma carrière, c'est la soudaineté du déchainement des éléments...

Les thoniers espagnols subirent de lourdes pertes, plus de quatre-vingt-dix hommes auraient péri (sans doute plus).

Le quotidien El Diaro Montanes, de Santander avait titré en première page, dès le 13 juillet : « *Tragica galerna en el Cantabrico* », déjà trente-deux disparus étaient comptés, on était sans nouvelles de plusieurs navires...

*L'auteur de ces lignes Roland Mornet est en 1986 le Capitaine de la PÉLAGIA qui avec le Chef de mission IFREMER monsieur Pierre-Yves Dremière et le concours du Thonier PETIT ZICO (YE) mettent au point la technique de pêche au filet maillant dérivant pour la capture du thon germon.*

*En 1987 sur le GWEN DREZ la même équipe participe à la mission GERFIL pour améliorer les performances du Filet Maillant Dérivant.*



## VII) L'ASSISTANCE AUX PÊCHES DANS L'HISTOIRE MARITIME :

L'action humanitaire maritime et l'assistance médicale sur les lieux de pêche s'est d'abord faite à la grande pêche (Terre-Neuve et Islande), du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle jusqu'à la fin des années 1980, sous différentes formes grâce à l'aide de fondations, de sociétés laïques ou religieuses, puis après le concordat (1905) avec la Marine Nationale. Souvent on les trouvait ensemble dans une action humanitaire commune, avec des spécificités propres à chacune d'elles et aux moyens de l'époque. La tâche était immense, les médecins et les infirmiers de la marine y ont vécu des années d'expériences en médecine navale.

### A LA GRANDE PÊCHE de 1896 à 1980 :

Dès 1896, la Société des Œuvres de Mer arme des navires hôpitaux pour assister la flotte des morutiers au large de Saint Pierre et Miquelon.

Les premiers navires qui apportent leurs aides aux pêcheurs Terre-Neuvas sont de 1898 à 1939 une série de trois goélettes à trois mâts en bois, un trois-mâts mixte en acier, deux navires en acier à vapeur, enfin un ex-thonier. Ces navires avaient pour noms, SAINT PIERRE I et SAINT PIERRE II, SAINT PAUL, SAINT FRANÇOIS D'ASSISE, NOTRE DAME DE LA MER, SAINTE JEANNE D'ARC et SAINT YVES.

En 1935, le père Yvon aumônier des Terre-Neuvas arme, avec l'aide de La Société



des Œuvres de Mer, le navire hôpital SAINT YVES qui vient en aide aux malades et aux blessés sur les bancs de Terre Neuve. Grande figure de l'engagement chrétien et social, instigateur de nombreux syndicats, le Père Yvon défend le pauvre et l'opprimé, parfois envers sa

hiérarchie, toujours contre les intérêts des armateurs. Il est également un grand communicant et se servira du cinéma avec intelligence et habileté.



Au-delà de cette présence fondamentale, plus pragmatique seront les tâches rencontrées au contact des terre-neuvas. D'abord une assistance médicale de la plus grande utilité : les marins pêcheurs, et plus particulièrement les hommes de pont, pratiquent un métier extrêmement rude, travaillent dans un froid intense, sur des mers en perpétuel mouvement, le danger est grand, les maladies et les blessures

fréquentes. Le navire étant en pêche 24 heures sur 24, les hommes se couchent souvent harassés pour de brefs repos. Les visites du médecin militaire, secondé par son infirmier, à bord des chalutiers sont donc régulières. Les hommes les plus sérieusement malades ou blessés sont accueillis à bord du bâtiment de soutien. L'assistance, c'est aussi le courrier, ô combien important pour ces hommes coupés du monde extérieur.

A partir de 1935, l'avisos VILLE D'YS fait cinq campagnes de pêche. A bord le R.P. Yvon, aumônier et vaguemestre, anime une émission de TSF : Radio Morue, sur laquelle il diffuse la messe dominicale...

A côté de sa mission de protection et d'escorte, le stationnaire des bancs se charge de la vérification de l'application des textes, et des enquêtes sur les incidents et accidents. Sa mission sanitaire et d'assistance des navires de pêche se développe au cours des années.

La mission du navire de guerre n'est pas dénuée d'ambiguïté, car la fonction d'assistance ne va pas sans l'aspect disciplinaire, qui consiste à contrôler l'état des navires et des équipages et à établir rapports et notation. Ce qui induit inévitablement une certaine méfiance de la part de Capitaines ou de Patrons de pêche qui peuvent hésiter à appeler le navire militaire d'assistance.

L'assistance à la Grande Pêche est, après la seconde guerre mondiale, assurée par la Marine Nationale pour assister la flottille de grande pêche française déployée du Canada au Spitzberg ; les autorités délèguent régulièrement un bâtiment de la Marine Nationale. Aucun de ces navires n'est construit spécifiquement pour cette tâche mais ils subissent néanmoins quelques aménagements à cet effet.

A l'assistance médicale s'ajoute une assistance plus technique, principalement au niveau "énergie-propulsion", par l'envoi de personnels qualifiés, de pièces détachées, etc...

L'avisos VILLE D'YS est suivi en octobre 1946 par la corvette LOBELIA qui fait une apparition sur les bancs de Terre-Neuve. La frégate L'AVENTURE assure cette mission de 1947 à 1961. Jusqu'en 1957 et moins connus, deux avisos portant le même nom AILETTE se succèdent en mer de Barentz, île de l'Ours et au Spitzberg.

L'avisos-escorteur COMMANDANT BOURDAIS prend le relais en 1962 à 1972.

Les bâtiments de soutien logistique LOIRE ou RHONE ont assuré ensuite l'assistance aux pêches jusqu'en 1979.

Les dernières relèves sont assurées par les remorqueurs de haute mer MALABAR, TENACE, CENTAURE, LOIRE ET RHONE ainsi que l'avisos DETROYAT qui effectuent à tour de rôle l'assistance à la grande pêche morutière.

Vers la fin des années 1980, le grand métier est à son déclin suite à différentes raisons, les armateurs de FÉCAMP, SAINT-MALO, BORDEAUX vendent leurs navires, l'assistance militaire s'arrête d'elle-même. (*source : Cols Bleus n°2386 / 1er mars 1997 - article de Jean-Paul Lecouvey*).

Parmi tous ces navires de surveillance et d'assistance médicale, ou juridique, les



plus célèbres furent LA VILLE D'YS, avec ses 19 ans d'assistance, L'AVENTURE 14 ans et le COMMANDANT BOURDAIS 10 ans. Il faut citer le GIL ÉANNES, navire-hôpital Portugais, qui a rendu de nombreux services aux chalutiers et marins français de la Grande Pêche de 1955 à 1973.

Des années 1950 aux années 1970 des escorteurs côtiers de la Marine Nationale comme L'ATTENTIF (P 646), L'ADROIT (P 644) L'AGILE (P 643), LE HARDI (P 648) LE FOUGEUX (P 640) et L'OPINIATRE (P 642) effectuent la surveillance des pêches et l'assistance aux chalutiers Français de Boulogne et Lorient en mer d'Irlande, Nord Écosse, mer du Nord. Apport de courrier, assistance médicale et technique etc ...

#### **L'Assistance Médicale sur les thoniers en Afrique :**

Il faut attendre l'apparition de la méthode de pêche à l'appât-vivant pour que certains Patrons pêcheurs prennent le risque de " l'entreprise africaine ". Ce n'est qu'en 1954 que deux bateaux français, LE DANTON de Saint Jean de Luz et le thonier audierais PERLE DE L'AUBE, commandé par le patron Kérouédan, apparaissent dans les eaux africaines.

C'est le début d'une longue histoire de la pêche au thon au large de l'Afrique qui perdure et se prolonge dans l'océan indien à partir de 1980.

En 1962, les pêcheurs basques disposent à Dakar d'un foyer du marin et une infirmière, Kattalin Salha, fille de marin, bascophone et hispanophone, donne des soins aux marins dans son dispensaire installé sur le bateau congélateur IRATY. A Dakar, elle transportait avec sa voiture-ambulance le malade ou le blessé au foyer des marins ou à l'hôpital (cela se produit rarement). Les pêcheurs ne voulaient pas aller à l'hôpital principal, situé en dehors de Dakar.

En 2012, il y a un médecin embarqué sur zone de pêche dans l'océan indien.

En 2017, 2 médecins se remplacent sur les thoniers pêchant en Atlantique.



**Le Centre de Consultations Médicales Maritimes (CCMM)**, au CHU Purpan de Toulouse, est le service spécialisé dans les consultations radio-médicales d'urgence avec les navires en mer.

Aux termes de l'instruction du 29 août 2011 relative à l'organisation de l'aide médicale en mer, dont les modalités sont précisées par voie de convention entre, notamment, les ministères concernés, l'ENIM et le CHU de Toulouse, le «CCMM» assure pour la France 24 heures sur 24, un service gratuit de consultations télé-médicales maritimes pour tout marin ou autre personne embarquée à bord de tout navire français ou étranger». Ce service est assuré par des médecins spécifiquement formés aux consultations médicales à distance



Sur les bancs de Terre-Neuve, la date du 20 juin 1925 fut marquée par la perte de cent dix marins répartis sur cinquante-cinq doris !

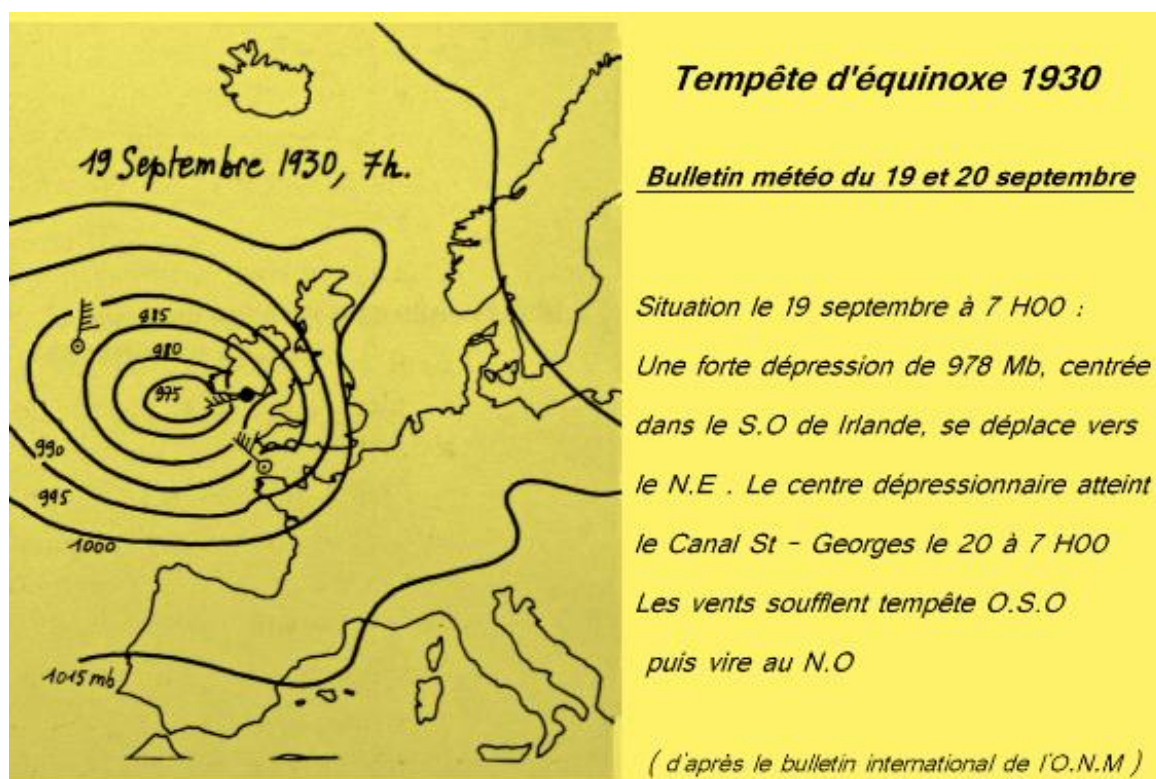
## LA TEMPETE DE 1930 :

Avant de relater l'histoire de l'assistance thonière en Atlantique, on ne peut passer sous silence l'ouragan du 19 au 20 septembre 1930.

Dans son édition du samedi 20 septembre 1930, *Le Nouvelliste du Morbihan* annonce qu'« une forte tempête de sud-ouest s'avance vers la Bretagne » sans que l'on puisse présager qu'elle est déjà dévastatrice et meurtrière en mer au large de l'Irlande.

**Les prémices de la tempête :** Début septembre, la reprise des perturbations cycloniques est observée aux Antilles : Le 3 septembre 1930, la Guadeloupe affronte un ouragan qui génère de gros dégâts matériels et humains. Le 9, Saint-Domingue est touché et déplore 800 victimes. Avec cette forte activité cyclonique, un régime perturbé de sud-ouest s'installe sur l'Atlantique nord, engendrant une forte houle d'ouest qui viendra se briser sur le plateau continental européen.

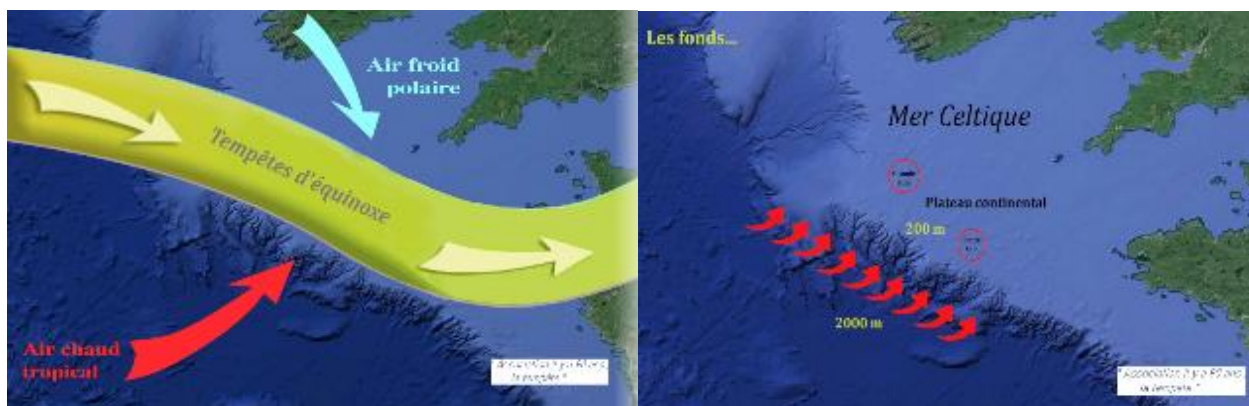
Sur la pointe de Bretagne et le sud de l'Irlande le beau temps est installé et la température de l'eau (17 à 19 degrés) a favorisé la montée des thons vers les



bancs de pêche de Sole et Petite Sole, incitant les pêcheurs à poursuivre leur activité pour une dernière marée.

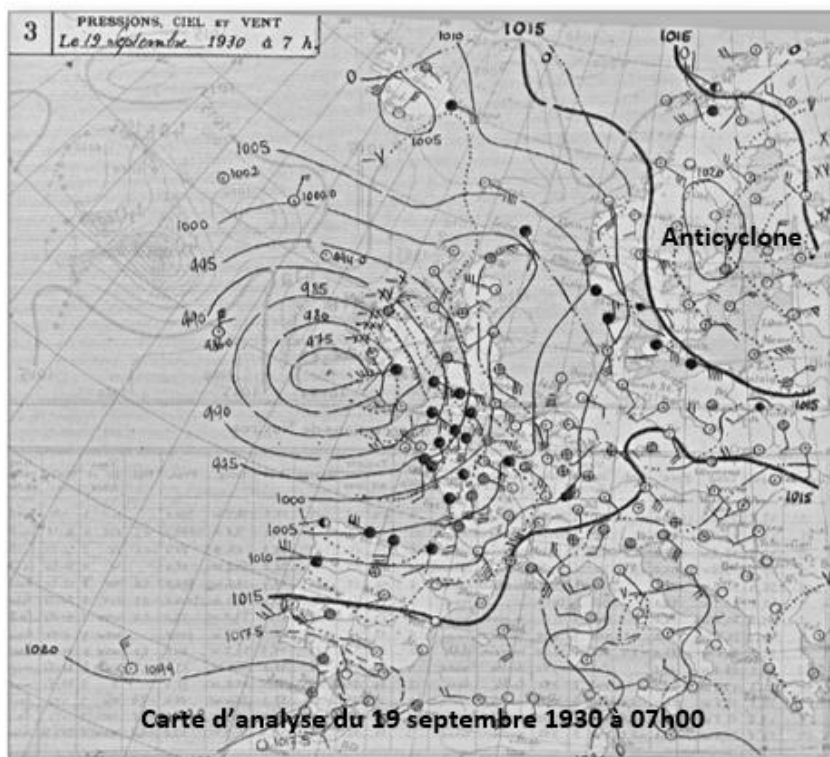
Mercredi 17 Septembre : Un rescapé du thonier le MARIE HENRI du quartier maritime d'Auray (A240) en pêche sur Petite Sole, témoigne que le baromètre avait commencé à baisser fortement, mais que la mer et le vent étaient anormalement calmes.

Jeudi 18 Septembre : Sur le centre Atlantique par 48° Nord et 20° Ouest, grande houle d'Ouest notée haute (supérieure à 4 mètres). A l'Ouest du 10° Ouest, à 13 heures et à 19 heures, houle modérée (deux à quatre mètres) de secteur Ouest par 50° Nord et 11° Ouest.



**Cartes et documentations relevées sur le site des " Amis du Patrimoine de Trégunc ".**

Vendredi 19 Septembre : Vers 00 heure, par 51° Nord et 11° Ouest, une houle modérée (deux à quatre mètres) d'Ouest est observée, avec un vent d'Est-Sud-Est force 8 Beaufort (34 à 40 nœuds). Par 50° Nord et 21° Ouest une houle haute est aussi mentionnée. Dès lors, la situation se dégrade.



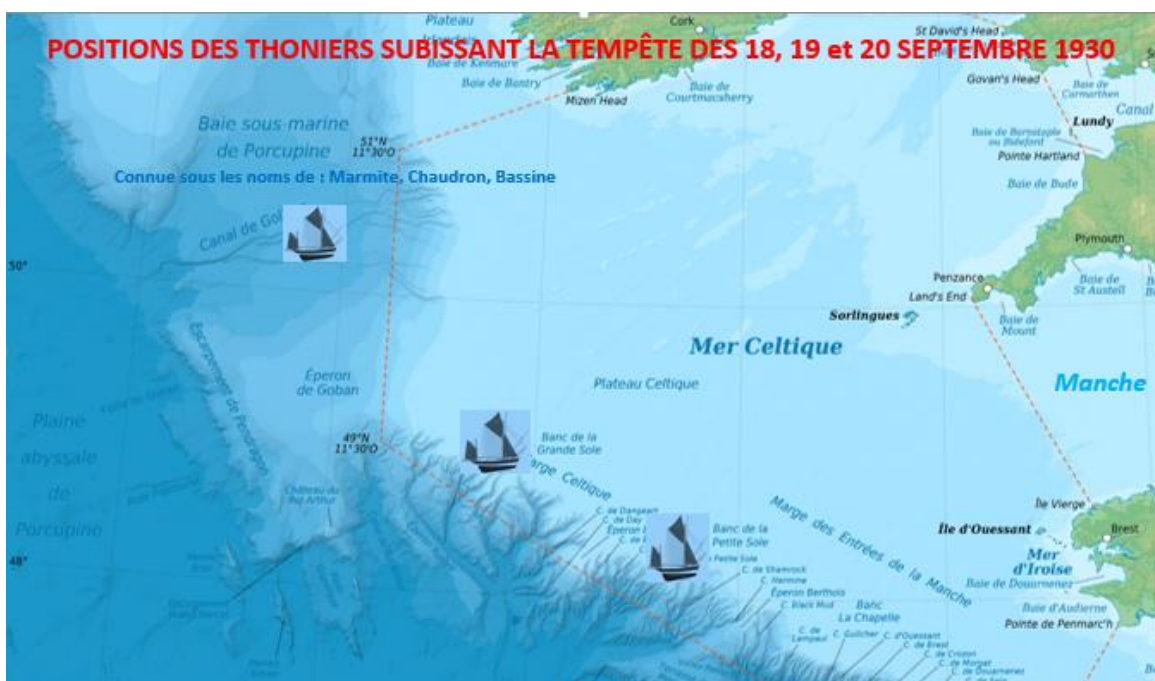
**Carte d'analyse du 19 septembre 1930 à 07h00**

En pêche pour certains, faisant route pour rallier ou quitter les lieux de pêche pour d'autres, les pêcheurs de thon sont confrontés à une situation météorologique

exceptionnelle, les manœuvres deviennent dangereuses dans cette mer déchaînée, la flottille thonière est en danger.

La dépression, alimentée par une descente d'air polaire au Nord et au Sud par l'air chaud des récentes dépressions tropicales, est bloquée par un anticyclone quasi-stationnaire sur la Finlande : elle ne peut donc s'échapper et demeure active trois jours durant, dès le 18 septembre, en surprenant la totalité des dundées sur les lieux de pêche.

La flottille thonière lorsque la tempête se déclare est aux trois quarts en mer. La campagne de pêche au thon bat alors son plein. La population littorale composée essentiellement de familles de pêcheurs est inquiète. Une inquiétude qui s'accroît au fur et à mesure que les bateaux rentrent dans les ports dans « *un état lamentable.* » La Marine Nationale envoie des torpilleurs et des avisos à la recherche des bateaux manquants.



Le 19 septembre, une flottille d'environ 200 thoniers\* est en mer dans le Sud et sud-Ouest de l'Irlande. Le baromètre baisse rapidement, la mer enfle et dans la nuit du 19 au 20 septembre une tempête de Sud-Ouest s'abat sur les dundées, surpris par une mer énorme, il s'agit d'un véritable ouragan. Les uns après les autres, les bateaux sont ravagés, chavirés, engloutis. Les hommes luttent avec désespoir contre un phénomène qui les dépasse. Il y aura 207 péris en mer, faisant 127 veuves et 191 orphelins.

\* Certains documents citent 500 thoniers ?

Sur les 27 bateaux perdus, 21 sont enregistrés dans les ports d'Étel, Groix et Port-Louis.

A Concarneau, port meurtri, c'est la consternation, 47 pêcheurs disparaissent dans le désastre.

A Douarnenez :

Le GLAZ BIHEN : Alexandre Vigouroux, 31 ans patron - Joseph Rozen, 26 ans - Louis Vigouroux, 16 ans - Charles Le Goff, 43 ans - Guillaume Golhen, 37 ans - Pierre Cam, 33 ans.

Le STEREDENN AR MINTIN : Henri BALANEC, 45 ans, patron, - Maurice BOUDIGOU, 28 ans - Henri BONIZEC, 25 ans - Félix COULLOCH, 25 ans - Jean Baptiste PERHIRIN, 26 ans - Marcel LE NOUY, 23 ans - Jean Marie BONIZEC, 17 ans, ne rentreront plus au Rosmeur de Douarnenez.

Sur les quais, l'attente donne lieu à des scènes désespérées, nombre de familles sont endeuillées, brisées ou ruinées.

Extrait du témoignage d'Alexandre Bozec à bord du MARIE-HENRI (A240).

*Le 17 dans la soirée, le baromètre a commencé à chuter. La mer était pourtant calme et le vent faible. Nous avons d'ailleurs été un peu étonnés, nous les jeunes, quand le patron Jossin Bozec, nous a fait prendre un ris dans la grand-voile et mettre le tourmentin. Heureusement pour nous car, dans la nuit, le vent est passé au Sud-Ouest en forçant rapidement ; le patron avait fait mettre en cape tout de suite, avec la grand-voile à trois ris. Vers quatre heures du matin, un paquet de mer s'est abattu sur l'avant, le bout-dehors s'est cassé et a emporté le tourmentin... On est resté en cape avec la trinquette arisée...*

*La mer creusait de plus en plus, et les paquets arrivaient de tous les côtés, le vent hurlait tellement qu'on avait du mal à s'entendre.*

*Vers 8 heures, j'étais en bas avec le patron et un homme ; nous cassions la croûte en buvant un peu de café, avant de prendre la relève de quart des deux hommes restés à la barre. Tout à coup, une lame plus forte que les autres nous a pris par le travers et nous a complètement couchés. J'ai été balancé sur le côté ; sans avoir eu le temps de me rendre compte de ce qui arrivait, je me suis retrouvé à fond de cale avec le lest. J'ai quand même vu le patron passer par-dessus la table et aller s'affaler sur une couchette. J'avais une main en sang, sans doute blessée par des morceaux de bouteilles brisées. ». (...) « La grande voile, sous l'effet du vent ou de la mer, a dû se déchirer d'un seul coup. J'ai entendu un homme crier : « Il se redresse » et, en effet, nous avons retrouvé l'équilibre. Quand j'ai pu monter sur le pont, je me suis rendu compte des dégâts : plus de voile, plus de tapecul, deux tangons cassés, les chevalets et les thons emportés. Le canot traînait le long du bord, quille en l'air ; et pourtant il avait été bien saisi. L'équipage était le long du bord et coupait rapidement les saisines de tangons pour débarrasser le pont. La*

*mer balayait dans tous les sens et chacun essayait de s'agripper comme il pouvait...*

*Un homme a quand même pu reprendre la barre et ramener le bateau vent arrière et alors on a fui, à sec de toile, au moins à 8 nœuds (...). Nous avons continué à fuir, cap au Sud-Est, pendant une trentaine d'heures : la mer ne nous permettait pas de tenter autre chose » (Extrait du livre de Dominique DUVIARD " Le temps des thoniers").*

Le dundee BOIS D'AMOUR rentre à Port-Louis le pavillon en berne. Son Patron a été projeté sur le pont lors de la tempête et tué sur le coup. Un Patron pêcheur d'Étel, rescapé de la tempête, raconte : « *le bateau roulait dans les flots, se couchait, se relevait, le pont était balayé par les vagues, le thon qui était à bord et les chevalets étaient emportés par la mer, puis rejetés à nouveau sur le pont. En ralliant notre port, nous avons vu des hommes sur l'eau, accrochés à des épaves, sans pouvoir les secourir...* » (Patrimoine et archives du Morbihan).

A bord du Thonier BON SECOURS de Concarneau, au cours de cette violente tempête, les paquets de mer s'écrasent sur le pont, remplissent d'eau le navire, détériorent les pompes, jettent à la mer deux hommes de l'équipage sur cinq. Le mousse Marcel Rioual apercevant la barre abandonnée, s'y porte aussitôt, s'y cramponne et s'y maintient pendant 24 heures consécutives contre une mer déchainée, et sauve ainsi le navire en péril.



*Monsieur Louis Rollin, ministre de la Marine Marchande embrassant paternellement Marcel Rioual qui recevra la décoration du Mérite Maritime.*

*Par la suite, Marcel Rioual embarquera de nouveau sur un thonier jusqu'à son service militaire en décembre 1934 à Brest. Il sera alors embarqué sur le croiseur La Lorraine dans la spécialité de gabier. Il rejoindra ensuite l'administration des douanes dans les Ardennes, loin de*

*sa Bretagne et de la mer.*

Sur le littoral Manche Atlantique, 50 navires sont hors service et plus de 400 plus ou moins avariés. A leur retour, le récit des survivants insiste sur la nature exceptionnelle de la tempête.

Après ce drame, la solidarité nationale s'exprime pleinement. L'État débloque une aide de 5 millions de francs. La presse, tant bretonne que nationale, relate journalièrement les événements et s'implique dans la collecte d'un fond d'assistance aux familles.

« Une multitude de particuliers, d'associations et de collectivités participent grâce à leurs dons. De quelques francs jusqu'à 90 000 francs pour la ville du Havre ». Une quête organisée dans tout le pays permet de récolter plus d'un million de francs.

Une journée nationale de dons en faveur des victimes de la mer est organisée le 30 novembre 1930.

Les professionnels de la mer prennent conscience. « Patrons, armateurs, constructeurs vont tirer des conclusions de leurs observations et de leurs réflexions, tant sur le plan de la sécurité que sur celui de la forme des carènes ». Toutes les coques des thoniers dundées sont pourvues d'une voute longue et basse qui donne non seulement une grande élégance, mais surtout une flottaison et donc une vitesse plus grande pour une longueur de quille limitée. Par conséquence un coût de construction moins élevé, le prix s'établissant en fonction de la longueur de quille.

Tous les constructeurs le constatent : cette voute magnifique est la partie de la coque la moins bien défendue contre la mer. Or dans une allure de fuite, le bateau recevra les vagues par l'arrière. Cela sera d'autant plus grave que les formes de



l'arrière sont plus minces, plus effilées et que l'arrière lui-même est plus en porte-à-faux.

C'est le début d'une controverse voir d'une polémique entre : Ceux qui prétendent que le Dundée est un navire dangereux par mauvais temps et les autres qui récusent les accusations de faiblesses de construction, qui aurait été la cause des naufrages lors de la tempête de 1930, pour cela, ils ont aussi des arguments.

Ne connaissant pas tous les dossiers des protagonistes développant cette polémique, je me garde bien de porter un jugement et je laisse au lecteur le soin de faire sa propre opinion sur le sujet.

A partir des années 1930 avec l'apparition de la motorisation, on construit un type de bateau mixte : chalutier l'hiver, thonier l'été. La forme

arrière de ces bateaux sera transformée et renforcée au niveau de l'étambot pour le passage de l'arbre porte hélice.

Quelques patrons restent fidèles aux Dundées, pour encore quelques temps, sous le prétexte, avéré ou pas, que le bruit du moteur fait fuir le poisson !

Voir le film de Alain Pichon : **Septembre 1930. " Thoniers dans la tempête "**. Durée 1h07mn.  
<https://www.youtube.com/watch?v=agTYW0nvvV8>

## LES TEMPÊTES D'ÉQUINOXE

A l'automne 1953 le thonier Sablais T'EN FAIS PAS disparaît avec tout son équipage ; Cinq navires de pêche bretons subissent le même triste sort, 38 marins ont ainsi péri. D'autres thoniers sont revenus *en pantenne* (en vrac, en désordre), avec parfois des avaries majeures : complètement désemparés, ayant échappé comme par miracle à l'engloutissement. Mais si ces bateaux ont rejoint le port, tous les hommes ne sont pas revenus.

Équinoxe, ainsi dénomme-t-on chacune des deux périodes de l'année où le soleil à son zénith est à la verticale de l'équateur. Le jour a alors une durée égale à celle de la nuit d'un cercle polaire à l'autre. On distingue l'équinoxe de printemps (20-21 mars) et celui d'automne (21-22 septembre) avec, en concomitance, pas toujours mais parfois, du gros temps pas ordinaire. Cette période est justement redoutée par les marins, et par les pêcheurs en particulier.

En cette deuxième quinzaine de septembre 1953, la campagne thonière est bien avancée : comme à l'accoutumée les thoniers bretons et vendéens traquent le germon ou thon blanc, le suivant vers le nord. Les bateaux sont en pêche aux confins de l'Iroise et de la mer Celtique, d'aucuns sont même, déjà, dans les parages agités du suroît de l'Irlande au nom évocateur de la Marmite. (Nb : Et aussi, Bassine ou Chaudron L. = 50°30' Nord et G. = 13°00' Ouest).

D'autres unités plus modestes, suivent une autre branche migratoire de ce poisson pélagique et se tiennent aux accores des fonds du golfe de Gascogne, plus précisément à cette saison, au Fer à Cheval (au large du Cap Ferret). Le thon y est souvent plus petit et appelé bonite.

C'est un véritable train de dépressions atmosphériques qui s'approche de l'Europe occidentale comme laisse apparaître les cartes de situation barométriques de la Météorologie Nationale. Le 19 septembre, à 18 heures, sur l'Atlantique Nord, on observe trois de ces phénomènes. La dépression qui sera meurtrière n'est pas très profonde pour le moment, le minimum barométrique n'étant que de 995 millibars mais cette dépression se creuse. Elle se situe au suroit de l'Islande, se déplaçant à grande vitesse (à plus de 70 km/h) ; en témoignent les autres documents cartographiques météorologiques : 985 mb le 20 au matin, 975 mb le soir.



Au matin du 21 septembre, à 6 heures, alors que le barycentre de la perturbation se situe aux abords immédiats de l'ouest de l'Irlande, le baromètre a chuté à moins de 965 millibars, les isobares sont très rapprochées, le gradient est donc d'importance. Les vents qui sont tempétueux dès la soirée du 18 se renforcent, la mer est grosse sur tout l'ouest de la France ainsi que dans les parages de l'Irlande et des îles Britanniques.

A la date du 23 septembre, le port des Sables d'Olonne ne compte plus à la mer que trois unités. Les thoniers L'EMPEREUR DES PAUVRES, L'ANTARES, et le T'EN FAIS PAS.

La tempête a été d'une particulière violence en Bretagne. Les journaux ont titré : Tornade sur le Finistère, le Morbihan et la Loire inférieure. Ainsi que nous le verrons, toute l'Europe occidentale avait été affectée par ce gros temps.

Une telle tourmente alors que les flottilles de pêche, les thoniers notamment, sont à la mer dans la zone paroxysmale de l'ouragan, laissant présager à une colère d'équinoxe meurtrière. De fait, presque tous les ports du Ponant sont touchés : MORGAT, DOUARNENEZ, CONCARNEAU, LORIENT, PORT-LOUIS, GROIX, ÉTEL, LES SABLES D'OLONNE, pour ne citer que ceux qui connaissent des pertes de vies humaines.

Des navires d'autres ports subiront des avaries majeures, tel le NISUS, de l'île d'YEU, qui échappe de bien peu à l'engloutissement.

Le 20 septembre 1953 on déplore la perte des thoniers : T'EN-FAIS-PAS des SABLES-D'OLONNE, BIENHEUREUX de LORIENT, JULES VERNE de DOUARNENEZ, ROZEN-MYSTERIUS d'ÉTEL. Et le 21 septembre la perte du chalutier de Concarneau : SAO-BREIZ sur les côtes d'Irlande et des thoniers, VERS-L'HORIZON à l'ouest de PENMARCH et du GUY-ET-MILO de CAMARET - **Extrait de : (L'OCEAN Mangeur d'Hommes de Roland Mornet).**

Le JULES-VERNE, un malamok de 22 m, est parti de DOUARNENEZ le 8 septembre avec ses neuf hommes pour une marée de trois semaines de thon au large du Cap Finisterre, dans le golfe de Gascogne. Le 20 septembre, alors que le patron François Berlivet signale son bateau « en pêche », un terrible paquet de mer balaye le pont du JULES-VERNE, brise tous les supports et emporte six hommes d'équipage. Pierre Mens, 22 ans, a juste le temps de s'accrocher au mât du tape-cul arrière, pour ne pas être emporté tandis que Jean Postec, mécanicien, ne se doute pas du drame qui se joue à l'extérieur. Le patron, lui, est coincé dans la passerelle de pilotage avec la cage thoracique enfoncée.

Malgré les soins prodigués par les deux survivants, François Berlivet décède dans sa couchette, après 36 heures d'agonie. Un peu plus tard, Pierre Mens et Jean Postec sautent à l'eau pour rejoindre le KERVILIO, un bateau de GROIX qui ne peut s'approcher du JULES-VERNE, pour cause de grosse houle.

Dès lors, le JULES VERNE, matricule DZ 3702, poussé par des vents de noroît, part à la dérive, pendant trois jours, vers le Sud-Est. L'épave est repérée par le destroyer USS WANGLE, qui trouve un bateau-fantôme très endommagé. À bord, on découvre le corps du patron et le chien Sultan, toujours vivant.

Le 5 octobre, le JULES-VERNE est remorqué par le navire de guerre américain. À 9 heures, le bateau commence à s'enfoncer pour couler à 11h40, corps et bien. Un nouveau drame de la mer qui s'ajoute aux deux ou trois naufrages annuels qui endeuillent à l'époque le port de DOUARNENEZ.

### **JULES VERNE Mémoire de la ville de Douarnenez n° 31 : Les drames de la mer**

État de renseignements recueillis par le navire américain WRANGELL au sujet de la perte du thonier JULES VERNE de DOUARNENEZ.

Le 4 Octobre 1953 à 10h14 GMT le USS WRANGELL (AE12) a aperçu un petit bâtiment de pêche, Le JULES VERNE (DOUARNENEZ DZ 3702) à la latitude 45°39' N., longitude 13°33' W. arborant le signal de détresse international (NC).

Un détachement envoyé à bord du bateau de pêche trouve le gréement, les mâts et supports brisés et le rouf principal presque entièrement démoli. Un petit chien noir et blanc, se trouvait dans le poste d'équipage avant ; dans ce poste, les quatre couchettes semblaient avoir été utilisées, mais il n'y avait pas de trace de vêtements ou papiers quelconques. L'accès au poste d'équipage arrière était difficile par suite de la démolition du rouf principal.

Un corps fut découvert dans l'une des couchettes. Le corps était vêtu d'une vareuse légère, de coton ou laine à manches longues et ne portait pas de trace de violence, les yeux et la bouche étaient clos. Un infirmier chef qui ne peut être considéré comme expert a examiné le corps et estimé que la mort devait remonter à quatre ou cinq jours. Le compartiment paraissait en ordre ; cependant il y avait environ 2 feet (60 cm) d'eau dans ce compartiment et dans l'emplacement y faisant suite et occupé par le moteur Diesel.

Le corps ne fut pas emmené par le détachement par ce qu'il était difficilement accessible. A 11h34 GMT le JULES VERNE fut pris en remorque ; au cours de l'après-midi et vers le soir, il semble s'enfoncer légèrement, et à 17h08 GMT un nouveau détachement fut envoyé à bord pour refixer le câble de remorque. Le remorquage continua, mais le lendemain matin à 09h30 GMT, il fut évident que le JULES VERNE était en train de couler, plus rapidement cette fois, et qu'il faudrait pomper l'eau pour le sauver. Cependant, à ce moment-là, la mer était telle qu'il

n'était pas possible d'envoyer un détachement à bord. Le 5 Octobre 1953, à 11h41 GMT, le JULES VERNE s'enfonça et coula avec, à son bord, le corps non identifié.\* Le chien partit à la nage et fut recueilli à bord du USS WRANGELL qui alors continua sa route ./.

L'ouragan de 1953 n'est pas sans rappeler celui de 1930 avec son cortège de malheurs.

Fort heureusement, le nombre de marins disparus en 1953 n'est pas comparable avec les victimes de l'ouragan de 1930. A cela, je donne pour partie les explications suivantes : En 1953, les dundées, navires fragiles de l'arrière n'étaient plus très nombreux, les thoniers étaient motorisés, la flottille thonière moins importante qu'en 1930 et les thoniers très probablement en meilleurs états.

A la lecture des paragraphes précédents, il est évident que déjà en 1930 et à plus forte raison en 1953, avec les moyens nautiques dont on dispose en France à l'époque, une assistance médicale et technique est nécessaire auprès des thoniers. Il faudra attendre encore de nombreuses années.

*\* Il s'agit du corps du Patron François Berlivet.*

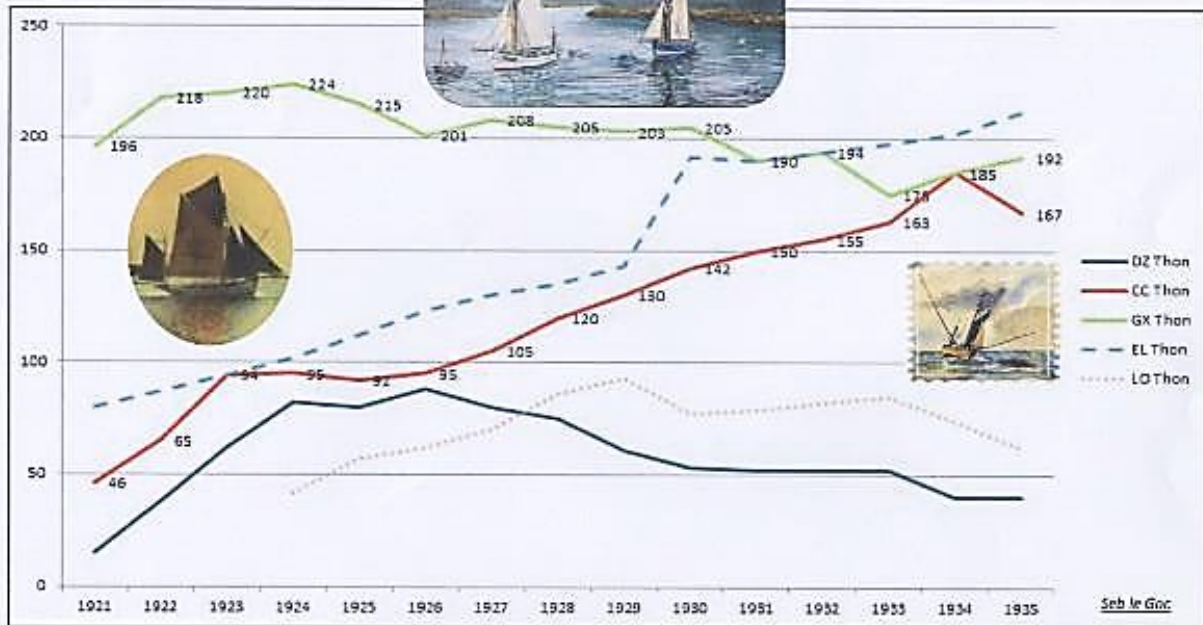
# DEUXIÈME PARTIE

- IX) LA GENÈSE DE L'ASSISTANCE THONIÈRE EN ATLANTIQUE
- X) LA PREMIÈRE CAMPAGNE D'ASSISTANCE THONIÈRE (1967)
- XI) INSTRUCTIONS RELATIVES A L'ASSISTANCE A LA FLOTTILLE THONIÈRE CAMPAGNE DE 1986.
- XII) COMPTE RENDU FINANCIER CAMPAGNE 1977
- XIII) QUATRE RÉSUMÉS ET RAPPORTS DE CAMPAGNES
- XIV) SOUVENIRS DU CAPITAINE DU N/O THALASSA ASSISTANCES THONIÈRES 1986 - 1987.
- XV) ÉVÈNEMENTS DE MER - FAITS MARQUANTS
- XVI) LES CONFLITS DANS LE GOLFE DE GASCOGNE
- XVII) LES PROBLÈMES DES FILETS MAILLANTS DÉRIVANTS
- XVIII) LES INTERVENTIONS POUR SAUVER LA PRATIQUE DES FILETS MAILLANTS DÉRIVANTS
- XIX) LA FIN DE L'ASSISTANCE THONIÈRE
- XX) LICENCE CRÉATIVE COMMONS



## BRETAGNE ... la Pêche au germon

### Nombre de Thoniers – 1921-1935



## Façade Atlantique de Morlaix à St Jean de Luz La pêche thonière : la ligne traînante , l'appât vivant

Année	1965		1966		1967		1968		1969	
Camaret-Morgat	34	1	29	1	25	1	25	1	20	1
Douarnenez	36	4	39	3	39	4	48	3	40	1
Audierne	32		30		31		31		31	
Guilvinec	75	2	90		79		90		70	
Concarneau	16	19	18	16	25	16	29	14	19	
Lorient	20		26		16		18		19	
Etel	18		21		27		29		23	
St Gilles Croix-de-Vie	21	1	25	1	20		22		18	
Ile d'Yeu	56	18	61	17	65	7	56	16	59	11
Les sables d'Olonne	40	18	53	18	48	16	50	9	33	5
St Jean de Luz	1	56	2	44	1	42		37		26
<b>TOTAL THONIER</b>	<b>359</b>	<b>119</b>	<b>394</b>	<b>100</b>	<b>376</b>	<b>86</b>	<b>398</b>	<b>80</b>	<b>331</b>	<b>51</b>
	<b>478</b>		<b>494</b>		<b>462</b>		<b>478</b>		<b>382</b>	

Le premier chiffre indique le nombre des thoniers pêchant à la ligne traînante, le second celui des thoniers pêchant à l'appât vivant

## **IX) LA GENÈSE DE L'ASSISTANCE THONIERE EN ATLANTIQUE DE 1967 A 2001 :**

Après l'ouragan de 1930 qui décima une partie de la flotte thonière, rien n'est fait pour assister en mer les thoniers et leurs équipages à l'instar des navires pêchant la morue sur les bancs de Terre-Neuve, en Islande et au Groenland.

Les thoniers germoniers sont de petites tailles, 16 à 20 mètres, isolés en mer, à plusieurs jours d'un port pour se mettre à l'abri. Certains bateaux ne rentreront plus, des drames passent sous silence comme la violente tempête de septembre 1953, une certaine fatalité est établie dans le milieu maritime. Le temps passe et les mœurs vont changer.

De 1958 à 1985, deux navires météorologiques français (FRANCE I et FRANCE II) se relaient au point K (Kilo) par 45° Nord et 16° Ouest.

Outre sa mission d'observation météorologique, Le navire sur zone assure également d'autres fonctions :

- Analyses hydrologiques
- Observations ornithologiques
- Observations marines
- Aide à la navigation aérienne
- Instruction des élèves de l'école de la météorologie
- Assistance aux navires et personnes en danger

Les FRANCE I et FRANCE II sont des navires météorologiques spécialement conçus pour prendre des mesures de surface et aérologique à **une position fixe** dans l'océan Atlantique, pour le compte de l'Organisation Météorologique Mondiale.

La campagne thonière de 1966 est marquée par de graves problèmes médicaux. La frégate météo au point K est requise sur avis médicaux pour deux évacuations sanitaires sur le port de Vigo en Espagne. Ce n'est pas sans poser des problèmes, le navire météorologique devant rester à son point fixe selon des accords conclus avec l'Organisation Météorologique Mondiale.

A l'issue de cette campagne, la direction de la Météorologie Nationale informe les autorités maritimes compétentes qu'il ne faudra plus compter sur un déroutement du navire météorologique français au point K (45° N. et 16° W.).

La Marine Nationale est sollicitée pour porter assistance aux thoniers, il est répondu que ce n'est pas possible !

C'est sur l'impulsion de monsieur Gaudillière Président du Comité Central des Pêches et de messieurs Basurco et Anger successivement Présidents du Comité

Interprofessionnel du Thon\* qu'il est décidé de porter assistance à la flotte germonière de la façade Atlantique par un navire civil avec une approche différente de ce qu'il se faisait à la grande Pêche à Terre Neuve. Un appel d'offres est lancé.



Le chalutier pêche arrière de 50 mètres LUDOVIC PIERRE des Pêcheries de Cornouaille à LORIENT, commandé par Jean Tonnerre, est retenu pour une première campagne expérimentale d'assistance.

Il est décidé d'associer des scientifiques à cette campagne pour étudier l'ichtyologie et l'étude de la migration des thons germons.

Ce travail est confié au professeur Émile Postel éminent scientifique bien connu dans le milieu de la pêche au thon à qui on prête ces mots en s'adressant aux pêcheurs

Basques et Bretons : *"L'Atlantique tropical est riche en espèces de surface, qu'attend-on pour venir les pêcher"*. Il est entendu avec le succès que les marins pêcheurs connaissent.

Emile Postel est un personnage hors du commun : Originaire de LANCIEUX (Côtes d'Armor), il entre à l'École Nationale d'Agriculture de RENNES en 1935 et poursuit des études complémentaires de mathématiques à l'Université de RENNES. Il est mobilisé pour la 2e guerre mondiale et pendant ce conflit, sa conduite héroïque lui vaudra une Croix de guerre et la Médaille des évadés. Il va ensuite collaborer au fonctionnement de la station de zootechnie de RENNES dirigée par le Professeur Roux. Son intérêt pour la mer et la recherche l'amènent à être recruté en 1944 par l'OSTPM (l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes qui deviendra l'ISTPM puis l'IFREMER) à CONCARNEAU puis à MARSEILLE. A la création de l'ORSTOM (Office de la Recherche Scientifique et Technique Outre-Mer, futur IRD) en 1947, il part en Afrique de l'Ouest. Il y fera sa carrière en passant par DAKAR, TUNIS et CASABLANCA. En 1958, il devient Inspecteur général de recherches de cet institut. En 1955, il soutient aussi une thèse d'Etat sur la biologie des scombridés de la côte occidentale d'Afrique, ce qui a contribué aux premiers essais de pêches thonières françaises dans cette zone.

Le professeur Postel a une vision très novatrice pour l'époque des rapports entre le monde de la pêche et celui de la recherche. Pour lui, les chercheurs doivent travailler en étroite relation avec les professionnels et il milite pour que les chercheurs embarquent à bord des navires de pêche afin que les connaissances et les expériences soient mises en commun.

\* Dans le temps, le Comité Interprofessionnel du Thon (CIT) deviendra le Comité Interprofessionnel du Thon Blanc (CITB) puis le Comité Interprofessionnel du Thon Blanc Germon (CITBG).

De 1967 à 1971, le professeur Postel développe un réseau de travail avec les pêcheurs de thon germon. Les élèves halieutes du professeur Postel embarquent sur le LUDOVIC PIERRE.

La participation des scientifiques à l'assistance thonière entraine dans un programme général. C'est celui qui reçut le meilleur développement.

Par la suite Jean Claude Dao, ingénieur agronome, dans les pas d'Émile Postel, participe à plusieurs campagnes d'assistance et avec le concours des carnets de pêche des professionnels, une approche statistique est développée.

Durant les campagnes qui se succèdent, de juin à septembre, alternant des marées d'un mois avec trois jours à terre, les scientifiques sont au milieu de la flotte de pêche, passant d'un bateau à l'autre au gré des interventions médicales ou techniques. Cette manière de procéder attire l'approbation des pêcheurs, qui acceptent de transmettre des informations sur leurs prises. En échange, Jean Claude Dao et son équipe restituent avec le service de météorologie marine, basé à Paris, la structure des isothermes de surface. Tous les matins, la carte des eaux de température favorable est transmise aux thoniers. Le reste de la journée, les scientifiques échantillonnent les thons sur les thoniers pour l'élaboration de statistiques. Par la suite et dans les 35 années d'assistance, le travail des scientifiques embarqués évoluera.

92601.  
20 NOV 1967

**COMITÉ INTERPROFESSIONNEL DU THON**

**Campagne Germon 1967**

**CAHIER DE PÊCHE**

Nom du navire Jasmin

Port et numéro d'immatriculation CONCARNEAU 3603

Longs bouts 1347

Moteur 20 ch

Pêche pratiquée : appât vivant, traîne APPÂT - XIUSUT

Effectifs 11 HOMMES

Nom et prénom du patron Suilhou Sylvain

Journée du 26 Juillet 1967

Position approximative 45° 40' N et 17° W

Météo : bonne - moyenne - médiocre Bonne

Vent : force Calme

Température en surface 29.9

**Résultats :**

Heures de pêche :  
 matin de 9 heures à 12 heures  
 soir de 18 heures à 18 heures

Nombre de poissons embarqués 2000

Tonnage approximatif 10.000 kg

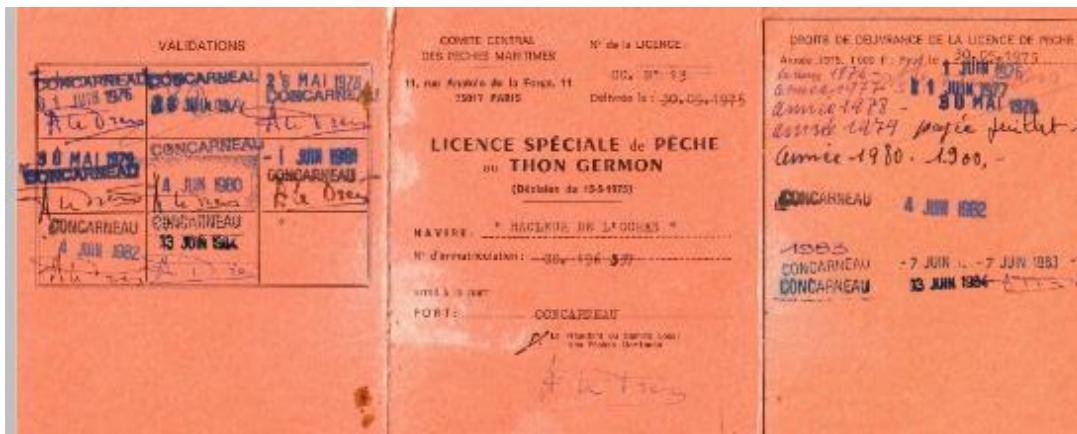
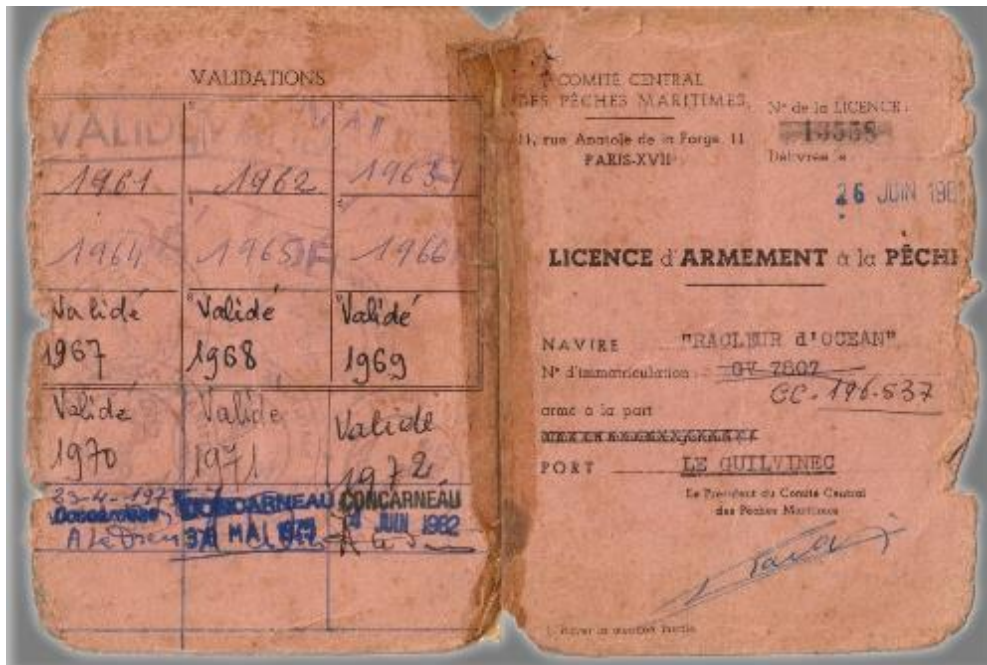
Taille moyenne : gros - petit - moyen petit et moyen

**Conditions de pêche :**

Aspects des bancs :  
 importants - grands  moyens - petits  
 rapprochés  dispersés  
 chauds  dilués

Faune associée :  
 mammifères  
 oiseaux et Brevette





Les thoniers doivent posséder une licence spéciale de pêche au thon germon délivrée par le Comité Central des Pêches Maritimes.  
Ci-dessus, celle du RACLEUR DES OCEANS - CC 196-537.  
Patron : Lili Masson



## X) LA PREMIÈRE CAMPAGNE D'ASSISTANCE THONIÈRE (1967) :

En 1967, cette première campagne dite "expérimentale " est laborieuse par le nombre impressionnant d'interventions, dépassant toutes estimations et le transfert de gasoil sur les thoniers, avec des bidons de 200 litres, qui est dangereux et totalement inadapté au service demandé\*. Malgré cela, cette première campagne d'assistance est une parfaite réussite et cette mission



initialement prévue pour un mois est prolongée de 15 jours sur la demande des patrons pêcheurs.

A l'issue de cette campagne, des travaux sont effectués sur le LUDOVIC PIERRE. Par pompes de transferts les avitaillements de gasoil et d'eau douce se feront avec le contrôle de deux compteurs volumétriques et par deux tuyaux montés en guirlande sur une remorque tournée sur le thonier. Ce procédé pour ravitailler les thoniers

permet de livrer le gasoil à la vitesse de 150 litres/minute. Pour remettre 2 000 litres à un thonier, il faut 13 minutes soit environ 20 minutes par navire pour l'ensemble de la manœuvre. Par la suite, cette façon de procéder sera adoptée par tous les navires d'assistance.



\* Voir le film de Jean Tonnerre : [Mes Vertes Années ... Salées - YouTube](#)

Tableau récapitulatif de la campagne du LUDOVIC PIERRE à l'assistance à la flottille thonière du 15 juillet au 1<sup>er</sup> septembre 1967 :

- Interventions mécaniques et électriques à bord des thoniers : .....	30
Interventions graves : .....	9
- Interventions Radioélectriques à bord des thoniers : .....	49
Par radiophonie : .....	3
- Interventions médicales à bord des thoniers : .....	34
Par radiophonie : .....	162
Interventions graves : .....	6
- Remorquage : .....	1
- Livraisons de Gasoil : .....	4 000 litres
- Livraisons en eau douce : .....	150 litres

Soit 294 interventions en 45 jours à la mer, ce qui fait une moyenne de 6,5 Interventions par jour, sans compter les ravitaillements en eau douce et gasoil par fût de 200 litres qui demandaient beaucoup de temps.

Jean Tonnerre dans son rapport de campagne déclare qu'il est probable que sans l'intervention du LUDOVIC PIERRE 14 ou 15 thoniers auraient été dans l'obligation de rentrer au port, dont 8 en remorque.

A la lecture du tableau récapitulatif des interventions de cette première campagne, on relève le nombre d'interventions médicales et cela prouve, s'il en est nécessaire, le rôle primordial du médecin embarqué sur le navire d'assistance. Dans la documentation de Jean Tonnerre, le rapport du médecin embarqué, au cours de cette première campagne, est d'une importance capitale pour pérenniser de prochaines campagnes. Il faut se rappeler que cette première campagne est expérimentale et une expérience n'est pas nécessairement renouvelée.

## **ASSISTANCE MÉDICALE DE LA FLOTTILLE THONIÈRE PAR LE LUDOVIC PIERRE**

### **GÉNÉRALITÉS :**

La campagne d'assistance médicale du LUDOVIC PIERRE à la flottille thonière s'est déroulée du 15 juillet 1967 au 13 août 1967 et du 17 août 1967 au 1<sup>er</sup> septembre 1967, entre 44° Nord et 50° Nord, 9° Ouest et 20° Ouest.

Elle intéressait environ 400 thoniers pêchant soit aux tangons soit à l'appât vivant, et armés par 3 000 hommes qui se trouvent parfois de 3 à 5 jours de route d'un port.

### **MATÉRIEL MÉDICOCHIRURGICAL ET INFIRMERIE :**

1°) Le coffre B et le coffre complément au n°1 du LUDOVIC PIERRE étaient complétés essentiellement par :

- Des instruments de petite chirurgie
- Du matériel de suture
- Des anesthésiques locaux
- Du plâtre
- Des antibiotiques
- Du plasma et liquides de perfusion
- Des antihémorragiques
- Des antalgiques, etc ...

Ils ont permis de faire face à tous les cas de maladie.

2°) Un poste d'équipage de 4 couchettes était aménagé en infirmerie : Les conditions d'habitabilité (espace, insonorisation, stabilité) étaient conformes à celles qu'on peut exiger sur un navire.

3°) Les soins de petite chirurgie (pansement, suture, etc ...) étaient donnés dans la cabine du médecin où étaient rangés tous les instruments et les médicaments d'urgences.

Une petite amélioration serait souhaitable pour la prochaine campagne : l'installation d'un éclairage d'appoint, faisant office de scialytique, au-dessus de la couchette du médecin, couchette qui sert de table d'opération pour les petites interventions.

### **ACTIVITÉS MÉDICALES :**

Le médecin pour prodiguer ses conseils et ses soins avait trois moyens d'action :

- Consultations par phonie
- Visites à bord des thoniers
- Hospitalisations à bord du LUDOVIC PIERRE

### **1°) Consultations par phonie :**

Les thoniers pouvaient appeler à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit, les appels les plus fréquents avaient lieu entre 8 et 9 heures et le soir entre 18 et 19 heures.

Du 15 juillet au 13 août 1967 : 100 consultations intéressant 31 malades.

Du 17 août au 1<sup>er</sup> septembre 1967 : 66 consultations intéressant 18 malades.

Soit une moyenne de trois consultations par malade.

Les affectations ayant motivé ces appels peuvent se répartir ainsi :

- a) Traumatismes divers et lésions des parties molles sans ou avec infection : 18 cas.
- b) Affections digestives (intoxication alimentaire, syndrome, dysentérieforme) : 11 cas.
- c) Rhinopharyngites et angines : 5 cas.
- d) Lumbago et sciatique : 4 cas.
- e) Brûlures : 3 cas.
- f) Abscesses dentaires : 2 cas.
- g) Affectations cardiaques : 1 cas - Oreillons : 1 cas - Asthme : 1 cas.
- h) Affectations diverses : 1 cas.

### **2°) Visites à bord des thoniers :**

Le zodiac embarqué sur le LUDOVIC PIERRE a permis de se rendre à bord des thoniers dès qu'un appel radio le justifiait. Une seule fois l'état de la mer a différé de 12 heures une visite à bord non urgente.

- Du 17 juillet au 13 août : 26 visites à bord.

- Du 17 août au 1<sup>er</sup> septembre : 13 visites à bord.

Malgré l'éparpillement des navires, parfois 24 à 48 heures de route entre deux thoniers et l'assistance mécanique et radio aussi importante chacune par le nombre que l'assistance médicale, 39 des 49 malades qui avaient appelé ont été vus à leur bord.

Les affectations ayant nécessité ces visites peuvent se classer ainsi :

- a) Traumatismes divers et lésions des parties molles avec ou sans affectation :  
- 13 cas : 2 blessés atteints de plaie à la face ont reçu les soins (points de suture) sur le LUDOVIC PIERRE puis ont rejoint leur bord.
- b) Affectations digestives : ..... 10 cas
- c) Rhinopharyngites ou angines : ..... 4 cas
- d) Lumbago et sciatique : ..... 5 cas
- e) Brûlures : ..... 3 cas.

Identiques dans leur cause, brûlure par la " cafetière " le matin et leur localisation, bras et avant-bras, mais d'étendue et de profondeur variables.

- f) Dépression nerveuse avec tentative de suicide : ..... 1 cas
- g) Orchite ..... 1 cas
- h) Affection cardiaque : ..... 1 cas
- i) Asthme : ..... 1 cas

### **3°) Hospitalisations à bord du LUDOVIC PIERRE :**

6 malades ont été hospitalisés à bord du LUDOVIC PIERRE.

a) 1 matelot atteint de brûlure du 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> degrés intéressant la face antérieure du bras, du coude et de l'avant-bras. 2 jours d'hospitalisation avec traitement local et général. Revu 15 jours après, la cicatrisation était en bonne voie sans séquelles fonctionnelles.

b) 1 patron atteint de sciatique forme hyperalgésique et paralysante : antalgique, thioderazine, phénylbutazone. Après 2 jours d'hospitalisation il a rejoint son bord et l'évolution favorable s'est confirmée.

c) 1 mousse atteint d'un phlegmon de la gaine carbitocarpienne droite : traitement local et général, 3 jours d'hospitalisation.

d) 1 matelot en insuffisance cardiaque décompensée : arythmie et œdème des membres inférieurs. Après 2 jours de soins il a été transféré sur un autre thonier qui faisait route terre, pour examens complémentaires et hospitalisation éventuelle.

e) 1 mousse atteint de dépression nerveuse : tentative de suicide par barbituriques, secondaire à un conflit entre lui et l'équipage formé d'homme âgés. Après traitement et isolement pendant 3 jours il rejoint son bord.

f) 1 mécanicien atteint d'un hygroma infecté du coude avec symptomatologie générale importante et extension de l'infection à tout l'avant-bras et à la main. Son état a nécessité 14 jours d'hospitalisation, soit la durée de la deuxième campagne, l'incision et le drainage de l'abcès et une antibiothérapie générale pendant 10 jours.

En RÉSUMÉ :

	15/07 au 13/7/67	17/08 au 01/09/67	TOTAL
Consultations radio	100	66	166
Visites à bord	26	13	39
Hospitalisations à bord du LUDOVIC PIERRE	5 malades 12 jours	1 malade 14 jours	6 malades 26 jours

1°) Les thoniers restent les plus souvent 25 ou 30 jours en mer et les pêcheurs, comme tout être humain, sont soumis aux risques maladies et accidents. La présence d'un médecin parmi une flottille de 3 000 hommes se justifie par ces seuls chiffres.

Le nombre d'interventions médicales suffit à démontrer la nécessité d'une telle assistance médicale. Certes les appels par phonie intéressaient, un bon nombre, des affections bénignes, mais certaines, fautes de soins adéquats et de médicaments, pouvaient se compliquer et contraindre le navire où se trouvait le malade à regagner le port le plus proche, parfois même en catastrophe.

Un simple avis médical, même donné par radio, peut éviter des complications pour une affection réputée bénigne au début de l'évolution.

2°) La présence du LUDOVIC PIERRE a évité le retour certain au port de 5 à 6 thoniers, soit en gravité de l'affection, soit du fait qu'elle atteignait le patron, le plus souvent irremplaçable à bord. Après hospitalisation à bord du " *Ludovic Pierre* " de leur malade, ces thoniers ont continué leur marée.

3°) Durant toute la campagne il n'y a pas eu d'urgence chirurgicale : Appendicite, fracture, hémorragie ..... l'équipement médico-chirurgicale aurait permis d'évacuer les malades dans de bonnes conditions, selon l'état de la mer, et de les préparer pour une intervention éventuelle à terre.

4°) Le LUDOVIC PIERRE a joué aussi le rôle de " Pharmacie navigante ". En principe tous les thoniers sont astreints d'embarquer une boîte de secours. Mais celle-ci, en bois ou en carton, peut-être complète et vérifiée avant le départ de campagne,

se trouve dans un état le plus souvent lamentable et son contenu inutilisable après quelques jours de mer : thermomètres cassés, pansements détrempés ainsi que les comprimés, flacons ouverts. Cette boîte de secours ne trouve pas de place à bord et navigue entre la passerelle et une couchette de l'équipage. L'idéal serait une petite armoire fixée, à étagères bien agencées, placée dans le poste équipage et dont la clé serait entre les mains du patron.

5°) L'assistance médicale s'adressait aussi bien aux thoniers à " l'appât vivant " qu'à ceux à " tangons ". Or tous ces appels, à une exception près, sont venus de ces derniers. Ceci s'explique par le fait que ces thoniers " occasionnels " sont souvent armés par des équipages âgés et qui pour la rentabilité de la pêche font les marées les plus longues et s'éloignent de plus en plus des côtes, du fait de la migration du germon plus ouest d'année en année.

#### CONCLUSION :

Le nombre d'interventions médicales en 45 jours de mer prouve **la nécessité d'une assistance pendant toute la campagne de germon, c'est-à-dire 4 mois.**

Le rôle du médecin se résume à celui du " médecin de campagne " " en mer " : à lui après les consultations radio de décider des visites à domicile (à bord des thoniers) ou des hospitalisations à bord du navire d'assistance.

Ce rôle a été grandement facilité par la compréhension des marins pêcheurs, tous solidaires, qui ont admis le déplacement du navire d'assistance vers le cas médical le plus urgent et aussi par l'équipage du LUDOVIC PIERRE, du patron au novice, tout dévoué à sa nouvelle tâche et tout heureux de rendre service à ses amis pêcheurs dont il connaît, par expérience, les soucis et les tribulations.

En cas d'accident grave ou de maladie le petit thonier de 15 à 20 mètres, isolé en plein Atlantique à plus de 500 milles des côtes, se trouve dans une situation dramatique : la présence parmi la flottille d'un navire d'assistance qui, outre le soutien moral, remplit son rôle, contribue à humaniser ce métier qui exige des hommes beaucoup d'abnégation et de courage.

A terre n'importe quel homme, quelle que soit sa profession, les circonstances, sa situation, se trouve à quelques heures au plus d'un cabinet médical ou d'un service hospitalier. On ne comprend pas pourquoi le marin-pêcheur, qui de par son métier, pour gagner sa vie, s'éloigne des côtes et prend des risques, n'ait pas la possibilité de faire appel à un médecin dans des délais compatibles avec un secours efficace. A terre, en Bretagne, la densité médicale est de 1 médecin pour 3 500 habitants, en mer 1 médecin pour 3 ou 4 000 marins ce n'est pas un luxe.



En résumé, la mission d'assistance du LUDOVIC PIERRE ne doit pas rester sans lendemain : les thoniers, la preuve est maintenant faite, ne peuvent plus être abandonnés en pleine mer. Une telle pêche, à plusieurs jours des côtes, pendant un mois, sur des navires de petit tonnage, souvent vétustes, motive une assistance médicale permanente sans parler de l'assistance mécanique, radio ou autre.

Le Médecin de 1<sup>ère</sup> Classe  
Médecin des Gens de Mer  
Embarqué sur le LUDOVIC PIERRE  
Du 15 Juillet au 1<sup>er</sup> septembre 1967

La conclusion du rapport du Médecin des Gens de Mer est d'une importante capitale par ce qu'elle fut entendue.

Les campagnes furent renouvelées pendant 34 ans après celle dite "expérimentale " avec une présence plus longue du navire d'assistance sur zone parmi la flottille thonière.



La première intervention médicale (1967) : une molaire douloureuse que l'assistante scientifique (dentiste de surcroit) a ramené à la raison avec l'assistance du médecin du bord.



Col. J. Tonnerre



Photo France - Pêche

L'équipage du Ludovic Pierre

# COMITÉ INTERPROFESSIONNEL DU THON

(ORDONNANCE N° 46 1812 DU 14 AOÛT 1948)



PARIS, LE \_\_\_\_\_

11, RUE ANATOLE DE LA FORGE (XVII<sup>e</sup>)

TELEPHONE : ÉTQLE 16 02

ADRESSE TELEGRAPHIQUE COPÉCHES PARIS

CHÈQUES POSTAUX PARIS 3302-82

RÉFÉRENCE :

Paris, le 22 Septembre 1967.-

Objet : ASSISTANCE A LA FLOTILLE THONIERE

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Comité Interprofessionnel du Thon, réuni à Paris le 21 Septembre, s'est félicité sans réserve de l'aide extrêmement efficace apportée à la flotille thonière par le "Ludovic Pierre" et m'a chargé de vous transmettre ses vifs remerciements pour votre collaboration

Tous les pêcheurs thoniers ont beaucoup apprécié la compétence, le dévouement et l'esprit de camaraderie dont ont fait preuve tout l'équipage et tous les passagers embarqués sur le "Ludovic Pierre" : médecin, patron, chef mécanicien, Technicien radio, mécaniciens, matelots et étudiants. Grâce à la bonne volonté de chacun cette mission d'assistance - la première du genre en France - a été un succès total.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Président,

  
J. BURCO

DESTINATAIRES : M. le Docteur Droumaguet - Médecin des Gens de Mer  
M. TONNERRE J. Patron du "LUDOVIC PIERRE"  
(aux bons soins de E. VARRON)  
H. GUEGUEN Pierre (patron du "LUDOVIC PIERRE").  
M. LANGONNE M. Chef Mécanicien  
M. PADELLEC Marcel 2<sup>ème</sup> Mécanicien  
M. CARGOVET Joseph " " .../

Avant de conclure sur la première campagne de 1967 du LUDOVIC PIERRE où il est démontré que l'assistance thonière est une nécessité absolue, je joins à ce mémoire le rapport en date du 15 octobre 1968 du Médecin Aspirant adressé à sa hiérarchie suite à sa participation à la 2<sup>ème</sup> année d'assistance (1968).

BORDEAUX, le 15 octobre 1968  
ÉCOLE PRINCIPALE DU SERVICE  
DE SANTÉ DE LA MARINE

Le Médecin Aspirant .....

à

Monsieur Le Médecin en Chef de 2<sup>e</sup> classe  
Sous-Directeur de l'École  
Principale du Service de Santé de la Marine.

Objet : Rapport concernant mon activité Médicale lors de la première période d'Assistance aux thoniers en pêche, à bord du LUDOVIC PIERRE.

L'embarquement pour la première période d'assistance aux thoniers en pêche se fit le 15 juin 1968 sur le LUDOVIC PIERRE.

Le LUDOVIC PIERRE de l'Armement Tonnerre est un des plus beaux chalutiers de la flotte française de pêche. Il mesure près de 50 mètres de long. Le médecin occupait une cabine individuelle. En outre, il avait été mis à sa disposition une chambre d'équipage qui, sans aucune transformation pouvait fort bien jouer le rôle d'infirmier, avec ses 4 lits.

L'Office des Pêches trouvant probablement que l'armoire à pharmacie du bateau était insuffisamment pourvue de médicaments (ce qui était hélas ! fort juste) avait fait parvenir à l'armement une caisse de médicaments supplémentaires.

Les instruments de petite chirurgie étaient en nombre suffisant, mais la stérilisation nous a posé des problèmes.

Notre raison d'être était de porter une éventuelle assistance médicale aux quelques 400 thoniers de la flottille en pêche, ce qui représente environ 2 500 marins.

Parallèlement à nous, travaillaient un Chef Mécanicien et un assistant-radio, qui étaient appelés en cas d'avarie des thoniers.

Pendant toute la campagne, l'assistance fut excellente. Nous avons trouvé auprès du patron du LUDOVIC PIERRE et de son équipage toute l'aide et la compréhension souhaitable pour mener nos tâches à bien. Jamais un de nos

ordres ne fut discuté, et la primauté de l'assistance médicale ne fut jamais remise en question. Qu'ils en soient tous remerciés !

Notre travail était assuré suivant deux modalités.

- Après appel en phonie d'un thonier au sujet d'un homme malade ou blessé, nous étions contraints de répondre en fonction de la distance qui séparait le thonier du " LUDOVIC ". Si celle-ci était peu élevée, nous nous rendions à bord du thonier par l'intermédiaire d'un zodiac qui s'est révélé indispensable.

-Si au contraire, et c'était le cas le plus fréquent, nous étions très éloignés du thonier qui demandait notre assistance (12 à 36 heures parfois nous séparaient), nous devions cerner au mieux le problème diagnostique et donner un premier traitement en fonction des médicaments se trouvant dans la boîte de secours du thonier. Il n'est pas inutile d'écrire ici combien cette boîte de secours est pauvre en médicaments ..... qui bien souvent sont hors d'usage. Il en résultait que la plupart du temps le malade devait se résigner à prendre son mal en patience pendant de longues heures.

Arrivé au chevet du malade, nous pouvions, soit le traiter à bord, soit le conduire à notre infirmerie.

Enfin si son état le nécessitait, nous étions autorisés à le conduire à terre dans le port le plus proche.

Il faut noter dès maintenant qu'outre un rôle purement médical, nous avions également un rôle humain de " bon samaritain " à jouer. Les conditions psychologiques étaient telles qu'un repos de 24 à 48 heures à bord du LUDOVIC PIERRE fut parfois souhaitable chez ces marins, aux conditions de vie trop exigeantes.

#### INTERVENTIONS :

Nous avons, du 15 juin au 05 juillet 1968, été appelés plus de 70 fois et nous sommes montés à bord de 36 bateaux (parfois pour soigner plusieurs membres de l'équipage).

Nous avons demandé en fin de période à conduire un blessé à terre (La Corogne - Espagne), atteint de luxation antéro-interne de la tête humérale depuis 4 jours. Une réduction sous anesthésie générale fut pratiquée.

Nous avons fait rapatrier par l'intermédiaire d'un thonier qui rentrait à terre, et ce dès le second jour de mer, un malade atteint d'hépatite d'emblée grave (syndrome de Rokitanski Froerich) chez un éthylique notoire.

#### AFFECTIONS MÉDICALES :

- Syndrome excito-moteur d'origine exogène : 2 cas

- Délirium tremens : .....	2 cas
- Odontalgie : .....	
- Extraction dentaire : .....	1 cas
- Syndrome d'excitation alcoolique : .....	5 cas
- Constipation : .....	3 cas
- Typho-Colite : .....	3 cas
- Gonococcie : .....	1 cas
- Angine : .....	1 cas
- Bronchite: .....	1 cas
- Trachéite : .....	1 cas
- Rougeole : .....	1 cas
- Asthme : .....	1 cas
- Conjonctivite : .....	1 cas
- Eczéma : .....	5 cas
- Oedèmes malléolaires : .....	7 cas
- Hypertention : .....	3 cas
- Névralgies intercostales : .....	1 cas
- Sciatalgies : .....	3 cas
- Hépatite ictérogène : .....	1 cas

#### AFFECTIONS CHIRURGICALES :

- Contusion lombaire : .....	1 cas
- Panaris ayant nécessité une excision : .....	5 cas
- Traumatisme de la main : .....	3 cas (suture)
- Contusion des membres inférieurs : .....	1 cas
- Luxation antéro-interne de la tête humérale : .....	1 cas
- Extraction dentaire : .....	1 cas

En outre, nous avons rapatrié un mousse qui était le souffre-douleur à bord de son thonier, et qui traversait une phase dépressive.

Nous avons gardé dans notre infirmerie 7 malades pendant une période de 3 à 4 jours chacun, non compris le sujet atteint de rougeole qui est resté pendant toute la période.

Toutes ces interventions se sont passées au large des côtes espagnoles .... Et parfois non loin des Açores.

#### CONCLUSIONS :

Étant le premier Médecin Aspirant de l'École à faire ce genre d'assistance, nous partions un peu dans l'inconnu. Quand nous sommes montés sur le LUDOVIC PIERRE nous ne savions guère ce que nous trouverions dans l'armoire à

pharmacie. Nous devons dire que nous avons été sur ce point déçus. Les médicaments contenus dans cette armoire n'avaient guère une grande action thérapeutique. Nous ne pouvions pas traiter d'urgence un infarctus, un ulcère, un délirium, un choqué ..... Il faut revoir le contenu de cette armoire et l'équiper des médicaments dits d'urgence.

Les antibiotiques ne manquaient pas, mais étaient presque tous sous forme injectable. Il faut prévoir un nombre suffisant à absorption per os, ce qui permettrait parfois de laisser le malade à son bord en lui détaillant le traitement à suivre (cas des angines, des petites infections ...).

N'oublions pas de dire que le Chef-Cuisinier nous a aidé dans la réalisation de nos prescriptions diététiques, et a ainsi contribué, dans sa partie, à remonter de façon notable le moral de nos malades. (Il n'est pas inutile de rappeler que la nourriture à bord des thoniers est essentiellement représentée par les produits de la pêche : C'est-à-dire le thon, d'où à la longue une monotonie compréhensible).

Remercions pour terminer tous ceux qui nous ont permis de faire cette première expérience maritime, et de vivre avec des gens dont nous savions presque rien de leur profession (qui est dure, usante, et explique bien des écarts). Souhaitons que dans les années à venir, cette initiative soit renouvelée, pour le plus grand profit de tous. Il est indiscutable, en effet, que notre rôle n'est pas superflu mais nécessaire ; et l'on peut s'étonner qu'il ait fallu si longtemps pour porter une assistance médicale à cette race de marins méconnus de tous et pourtant indispensable pour nous et qui, jusqu'à ces temps derniers, vivaient sur leur " coquille de noix " isolés et " perdus " en mer, même s'ils en revenaient mais dans quel état !

Le rôle du Médecin comprend :

- 1) – Consultation en phonie
- 2) – Visite à bord des navires
- 3) – Hospitalisation et soins médicaux à bord du LUDOVIC PIERRE
- 4) – La décision de faire dérouter le navire d'Assistance pour tout cas jugé urgent, toute décision médicale étant acceptée d'emblée par le Capitaine.

LES THONIERS :

C'est une véritable flotte que l'on rencontre en mer, on compte environ 5 000 hommes sur les lieux de pêche, chaque unité possédant un équipage de 5 à 8 hommes.

L'équipage du thonier est assez souvent un équipage occasionnel, ces hommes ne prennent la mer que pour la saison du thon. Ce qui nous a le plus frappé, c'est la grande proportion de marins âgés, ou à la limite de l'autorisation médicale d'embarquement, autorisation qu'il est souvent très difficile pour le médecin de refuser pour des raisons sentimentales. Ces hommes ont donc plus que les autres besoin de l'assistance médicale, d'autant que ces bateaux minusculaires s'aventurent à des distances des côtes très importantes (800 milles et parfois plus).

#### RAPPORT :

- Nombre d'interventions : .....	29
- Cas médicaux : .....	18
- Cas chirurgicaux : .....	11
- Malades hospitalisés à bord : .....	7
- Interventions chirurgicales : .....	2
- Cas graves : .....	3

#### I) CAS CHIRURGICAUX :

1) Plaies, abcès, phlegmon : .....	6
Ayant nécessité une intervention : ....	1
2) Accidents : .....	3
Traumatisme de bras : .....	1
Entorse : .....	1
Fracture de côtes : .....	1
3) Brûlures : .....	
4) Urgence (appendicite aiguë) .....	1

#### II) CAS MÉDICAUX :

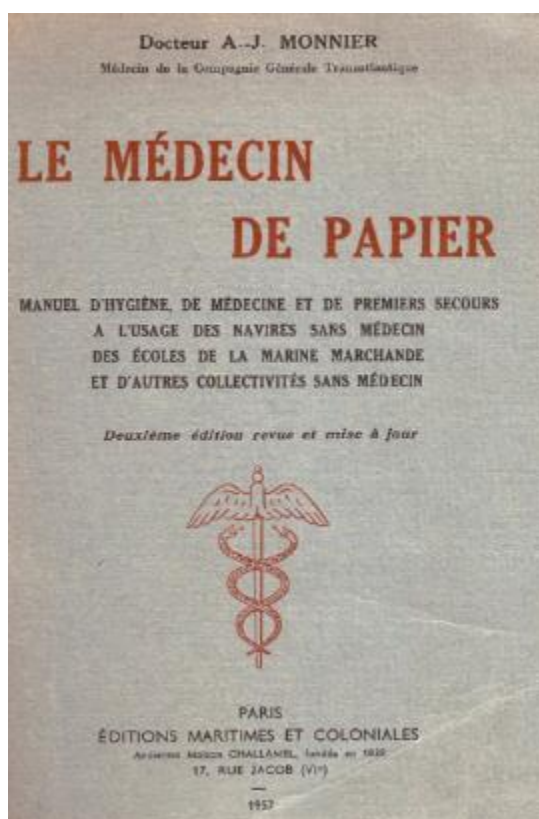
1) Appareil circulatoire : .....	5
- Hémiplégie	
- Phlébite	
- Infarctus	
- Angor	
- Hémorroïdes	
2) Système nerveux : .....	2
- Lombosciatique .....	
- Névralgie intercostale	
3) Appareil digestif : .....	4
- Syndrome ulcéreux : .....	1
- Constipation : .....	1



- Intoxications alimentaires : ..... 2
- 4) Appareil respiratoire : ..... 2
- Angine érythémateuse : ..... 2
- 5) Appareil urinaire : ..... 1
- Colibacillose ..... 1
- 6) Dermatologie et divers :
- Psoriasis : ..... 1
- Lucite : ..... 1
- Crevasse : ..... 1
- Conjonctivite : ..... 1

Cet embarquement a été, pour nous, d'un riche enseignement, nous a donné une prise de conscience de nos responsabilités, appris à mieux connaître ce monde de la pêche.

Nous pensons que cette expérience mériterait d'être envisagée pour nos camarades Médecins Aspirants.



Nb : Le Médecin de Papier fut utile en son temps puis avantageusement supplanté en 1983 par le CCMM, Centre de Consultation Médicale Maritime basé aux urgences de l'hôpital Purpan de Toulouse.

Le service, permanent et gratuit, de consultation et d'assistance radio médicale est assuré pour tout navire en mer par le CCMM qui vise à garantir l'accès à des soins de la meilleure qualité possible pour tout membre d'équipage, passager ou simple occupant d'un navire

**Le CCMM ne pouvait en aucun cas rendre la même qualité de services qu'un médecin sur zone de pêche.**



Col. J. Tonnerre

**A bord du LUDOVIC PIERRE**

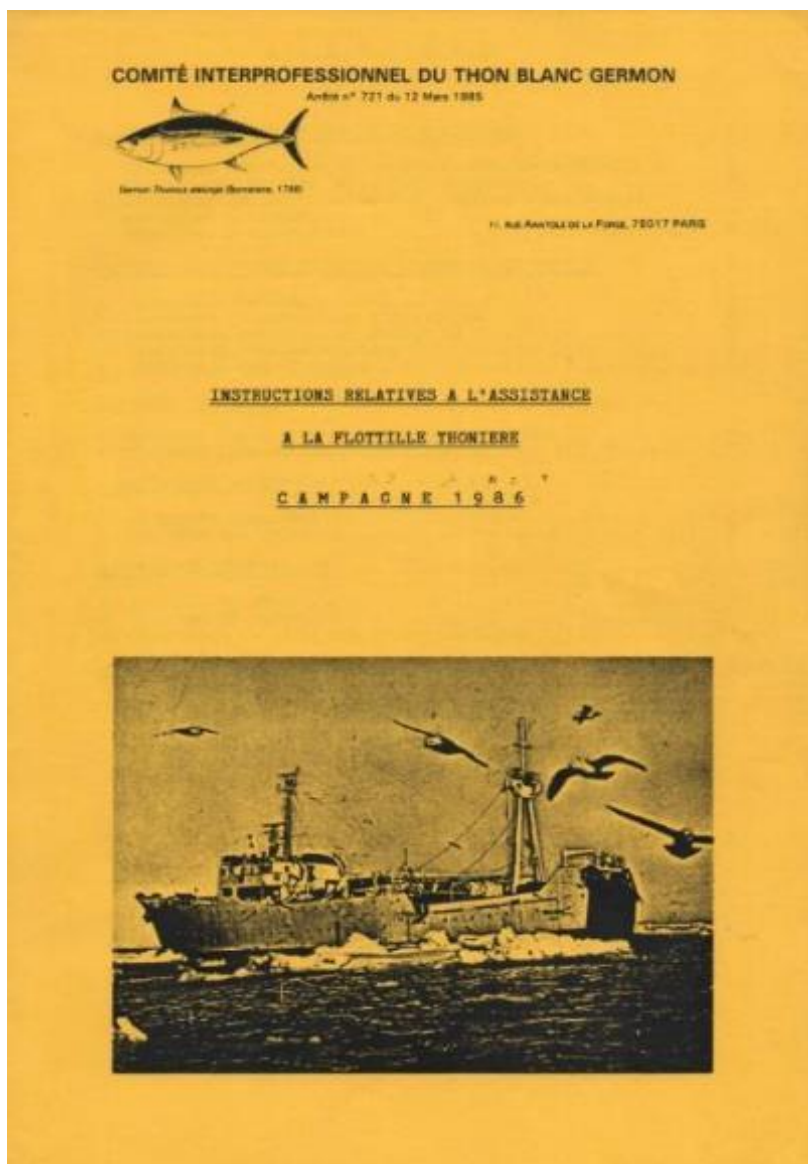


Col. J. Tonnerres

## XI) INSTRUCTIONS RELATIVES A L'ASSISTANCE A LA FLOTTILLE GERMONIÈRE CAMPAGNE 1986

Avec les acquis de la campagne dite " d'expérimentation " du LUDOVIC PIERRE, le Comité Interprofessionnel du Thon Blanc (CITB) rédige un cahier des charges intitulé **INSTRUCTIONS RELATIVES A L'ASSISTANCE A LA FLOTTILLE THONIÈRE** pour définir le rôle des patrons des thoniers et du navire d'assistance. Ce document est remis aux parties intéressées pour définir le rôle de chacun, connaître les prix facturés par le CITBG pour les diverses interventions et des intructions sont données pour le bon déroulement de la campagne programmée.

Les **Instructions relatives à l'assistance à la flottille thonière** ont évolué dans le temps et la version qui en est donnée dans les paragraphes suivants date de 1986.



## **I – NAVIRES D’ASSISTANCE CIVILE ET MILITAIRE**

Deux types d’assistance sont à nouveau prévus pour la campagne 1986. L’une dispensée par la Marine Nationale et l’autre organisée par les professionnels eux-mêmes. Les programmes d’assistance de la Marine Nationale et du Comité Interprofessionnel du Thon Blanc Germon CITBG) sont établis de telle sorte qu’un assistant soit toujours présent sur les lieux de pêche.

### **a) - Découpage des marées du navire d’assistance civile**

Le navire océanographique THALASSA de l’armement GENAVIR Brest - B.P. 310 - 29273 BREST-CEDEX - tél : (98) 22.44.21 ou bien : 44000 - NANTES - Rue de l’île d’Yeu - Tél : (40) 74.99.81 a été désigné pour servir de navire d’assistance.

Le capitaine du navire est M. Jean Paugam.

M. Bétus, capitaine d’armement de GENAVIR. (Adresse ci-dessus à NANTES) est chargé, sur le plan local, des questions administratives et pratiques concernant l’organisation de l’assistance.

Vous pouvez également contacter :

Les commandants Cornic ou Paquet (GENAVIR - BREST)

La mission d’assistance du THALASSA durera 80 à 82 jours, du 1<sup>er</sup> Juillet 1986 au 20 Septembre 1986.

Ce navire effectuera 2 marées au départ de Douarnenez ou Concarneau aux dates suivantes :

1<sup>ère</sup> marée : 1<sup>er</sup> Juillet au 4 Août 1986

2<sup>ème</sup> marée : 5 Août au 18/20 Septembre 1986

### **b) - Mission des navires de la Marine Nationale**

L’assistance de la Marine Nationale se décompose en 3 ou 4 missions assurées par les patrouilleurs de haute mer MERCURE et STERNE ainsi que le B.S.N. RHONE en fin de campagne.

Cette assistance a été programmée en liaison avec la profession par la Préfecture Maritime de Brest (tél : 16 (98) 22.10.80).

Le découpage des missions de la Marine Nationale est prévu comme suit :

(Dates sur zone)

1<sup>ère</sup> mission : 31 Juillet - 10 Août 1986 : Patrouilleur MERCURE

2<sup>ème</sup> mission : 18 Septembre - 30 Septembre 1986 : Patrouilleur STERNE

3<sup>ème</sup> mission : 1<sup>er</sup> Octobre - Fin campagne 1986 : B.S.M. RHONE

### **c) Principes de coordination des missions d'assistance civile et militaire.**

Les professionnels ont souhaité qu'une étroite coordination de ces deux types d'assistance puissent être établie sur les principes suivants :

1°) Il faut éviter si possible que le navire d'assistance civile et militaire restent l'un près de l'autre. Il est donc nécessaire que des contacts fréquents s'établissent entre les commandants de façon à ce que les navires fassent des déplacements croisés vers les deux principaux barycentres de la flottille.

2°) Interventions médicales mises à part, une priorité de situation semble devoir être donnée au navire d'assistance civile car il est le seul à pouvoir assurer les services suivants :

- Livraison de gas-oil.
- Interventions mécaniques faisant appel au stock de pièces embarquées à bord.

Dans le cas de demande d'assistances nombreuses et simultanées, il est demandé aux patrons thoniers à égale distance des navires d'assistance civile et militaire et relativement aux interventions médicales, de contacter en priorité le navire d'assistance de la Marine Nationale.

### **d) Principes d'intervention**

L'ordre de priorité des différentes formes d'assistance est le suivant :

- L'assistance médicale
- Les dépannages (moteur, radio, hélice)
- Les opérations de nature commerciale

Toute intervention, sauf médicale, donnera lieu à une facturation ultérieure sur la base du barème se trouvant en ANNEXE III, qu'il s'agisse d'un navire de la Marine Nationale ou bien du navire d'assistance civile.

Il reste que le commandant du navire d'assistance est responsable de la mission qu'il conduit.

## **II – ASSISTANCE MULTIFORME DU NAVIRE D'ASSISTANCE CIVILE**

### **a) - Assistance Médicale :**

Un ou plusieurs médecins embarqueront à bord du navire d'assistance et disposeront à bord, de matériel et de médicaments propres à assurer une assistance médicale normale.

Le personnel navigant astreint à suivre un traitement médical de longue durée est invité à se munir de médicaments en quantités suffisantes, le contenu des armoires médicales du navire assistant, notamment en spécialités, ne pouvant couvrir que des besoins en quantités et de nature limitée.

On trouvera, en outre, en annexe I, la dernière instruction ministérielle relative à l'organisation opérationnelle de l'aide médicale en mer.

**b) - Livraison de gas-oil et d'eau douce :**

Le navire d'assistance civile sera en mesure de livrer aux thoniers qui en feront la demande du combustible et de l'eau douce pour leur permettre de poursuivre leur marée.

Le prix des fournitures de gas-oil a été fixé par le comité du Germon à 1,70 F. le litre. Ce prix sera révisé en fonction des fluctuations des prix du gas-oil pêche.

Lors de la livraison, un bon de livraison tenant compte de facture sera signé par le patron pêcheur et le commandant du navire d'assistance (sauf empêchement).

Il reste que, en cas de non signature du patron livré en gas-oil, la seule déclaration du commandant du navire d'assistance civile fera foi.

Toute contestation sur la quantité livrée devra donc être faite sur place avec contrôle du volucompteur du navire assistant.

Aucune réclamation ne sera admise ultérieurement.

Ce bon de livraison tient lieu de facture. La somme inscrite est payable au Comité Central des Pêches Maritimes 11, rue Anatole de la Forge - 75017 PARIS. Aucune ristourne ne peut être versée ultérieurement au vu de ces bons de livraison. (Voir Annexe III).

Les patrons pêcheurs sont priés de respecter les modalités suivantes relatives à la fourniture de gas-oil.

- Présence obligatoire d'une vigie radio sur la passerelle du thonier en attente.
- Prendre la manche et l'aussière sous le vent par l'avant.
- Procéder de même pour la manche à eau. Éviter absolument le côté. Larguer les mousquetons au fur et à mesure de la prise de manche.
- La livraison effectuée, remettre les mousquetons l'un après l'autre dans l'ordre tout en battant arrière doucement.

L'eau douce sera également facturée au prix coutant augmenté d'une somme forfaitaire de 200 F. en paiement du service rendu lorsque cette livraison d'eau douce ne coïncidera pas avec un autre service nécessitant l'immobilisation du navire assistant au même moment auprès du thonier demandeur d'eau.

Au cas où le navire d'assistance ne disposerait que de volumes limités, un rationnement du gas-oil comme de l'eau douce sera décrété par le commandant du navire d'assistance.

**c) - Assistance mécanique :**

Les sociétés constructrices de moteurs marins BAUDOUIN, POYAUD, et CUMMINS mettront à la disposition du THALASSA un stock de pièces de rechange destiné à faciliter les interventions mécaniques. Les utilisateurs de moteurs autres sont priés d'assurer à leur bord la présence de pièces de rechange.

En vue de solliciter des compagnies d'assurances une contribution financière justifiée par l'assistance technique fournie à tout navire ayant eu des avaries ou s'étant trouvé en difficulté un constat contradictoire sera adressé en double exemplaire lors de chaque intervention (voir Annexe II).

*Nb : En 1986 et 1987, seule la société BAUDOUIN fournira une caisse contenant de nombreuses pièces de rechange.*

La facturation des interventions se composera en deux parties :

**a)** Facturation par la société mentionnée ci-dessus pour les pièces de rechange qui auront été prélevées sur son stock, le mode et le délai de règlement étant propres à chaque société.

**b)** Facturation de la main d'œuvre, par le C.I. Thon, dont le coût forfaitaire sera fixé à l'issue de la campagne du germon en fonction du classement de l'intervention (Voir Annexe V).

**c)** La Commission Technique Assistance du S/C Germon chargé d'examiner la nature des interventions appréciera la gravité des avaries en se basant sur les rapports du capitaine et du chef mécanicien du navire d'assistance et procédera au classement des interventions.

Afin de prévenir toute contestation ultérieure avec les compagnies d'assurance quant au remboursement des indemnités dues pour assistance, notamment lorsqu'elle a eu pour effet d'éviter un remorquage, il est recommandé aux patrons thoniers d'aviser leur compagnie et de s'entendre avec elle au préalable, de manière à ce que les cas de catégorie I (2<sup>ième</sup> cas) soient couverts.

**d) Assistance radioélectrique :**

Les conditions d'intervention sont les suivantes :

Interventions sur installations V.H.F. et B.L.U. et sur matériels autres :

Tarif unique 315 F./heure : au-delà de la 1<sup>ière</sup> heure, (La facturation minimale étant de 525 F.)

Veuillez également consulter la NOTICE ELECTRONIQUE jointe en annexe IV à ce manuel d'instructions.

Ces interventions font l'objet, en 1986, comme pour l'assistance mécanique, de l'établissement par le navire assistant :

- En ce qui concerne la main d'œuvre de l'élaboration d'une pêche d'intervention permettant au C.I. Thon de refacturer ensuite d'armement aux conditions ci-dessus. *Le paragraphe ci-dessus ne me semble pas clair, c'est de cette façon qu'il est rédigé dans les **Instructions Relatives à l'Assistance** transmis par le CITB. (J. Paugam).*

- En ce qui concerne les fournitures, d'un bon de livraison ci-après en annexe pour facturation par les marques dépositaires. (Voir Annexe IV bis).

**e) Assistance des plongeurs :**

Un plongeur interviendra en cas d'avaries qui exigent une intervention à l'extérieur de la coque du navire assisté (blocage de l'hélice). Toute intervention du plongeur sera facturée au minimum 1 100,00 F. et donnera lieu à une facturation de 1<sup>ière</sup> catégorie (2<sup>ième</sup> cas) dans le cas où l'intervention du plongeur aura évité un remorquage. (Voir Annexe V).

**III - LIAISON RADIO**

**a) Contacts radio avec le navire d'assistance :**

En cours d'intervention les thoniers non concernés doivent respecter la priorité d'intervention du navire d'assistance et de son interlocuteur sur les fréquences de consultations d'assistance. Après avoir établi un contact avec leur interlocuteur, ils doivent choisir une autre fréquence.

Le navire assistant dispose des fréquences indiquées ci-après qui recouvrent la gamme de celles des installations de tous les thoniers pratiquant la campagne du germon.

AUDIERNE .....	2426 Khz	CAMARET-DOUARNENEZ .....	2216 Khz
CONCARNEAU .....	2371 Khz	ST GUÉNOLÉ- GUILVINEC .....	2146 Khz
LORIENT-GROIX-ÉTEL ....	2326 Khz	ÎLE D'YEU .....	1995 Khz
LES SABLES DOLONNE ...	2361 khz	BAYONNE .....	2555 Khz

Dans le cas où l'émission du navire assistant serait mal reçue, il utiliserait momentanément son poste de secours 2097 Khz et dégagerait ensuite après accord avec son interlocuteur sur une autre fréquence plus sélective.

Les diffusions des bulletins météorologiques et du bulletin de pêche, ainsi que la veille permanente du navire assistant seront assurées préférentiellement sur la fréquence 2326 Khz. Il est donc demandé aux patrons de se brancher sur cette fréquence aux heures convenues.

**b) Contacts information pêche :**

Les représentants de chaque port thonier présents aux réunions du Comité du Germon estiment néfaste l'utilisation abusive qui est faite des postes V.H.F. et qui va à l'encontre de l'efficacité du travail en flottille.



Les flottilles sont fermement invitées, pour le bien commun, à communiquer le résultat de leur pêche au responsable à bord du navire assistant de l'élaboration du bulletin pêche quotidien.

#### **IV - ASSISTANCE MÉTÉOROLOGIQUE**

Le dispositif d'assistance météorologique et d'échange de l'information mettra en œuvre :

- a) Le navire assistant.
- b) Des thoniers - pilotes volontaires dotés de thermomètre eau de mer ou de thermo-salinographe.
- c) La météorologie nationale, divisions " Prévisions - Transmissions " du Service Météorologique Métropolitain et la Section de Météorologie Maritime de Direction de la Météorologie Nationale.

##### **a) Le navire assistant - Équipement du navire :**

Le navire assistant dispose des équipements suivants homologués :

- Une station météorologique de bord.
- Un thermomètre enregistreur de la température de l'eau de mer.
- Un bathythermographe SIPPICAN.

Il est par ailleurs équipé d'un récepteur radio fac-similé disposant des quartzs suivants :

Pour PARIS : ..... FTE 3 - 4047,5 Khz et FTI 8 - 8185 Khz

Pour BRACKNELL : ..... GFE 21 - 4782 Khz et GFE 22 - 9203 Khz

ROTA : ..... AOK - 8100 Khz

NORFOLK : ..... NSS - 8080 Khz

MADRID : ..... - 3650 Khz

##### **Travail météorologique à bord du navire assistant :**

- L'exécution du travail météorologique incombera pendant toute la campagne à l'Ingénieur des Travaux de la Météorologie embarqué à bord du bâtiment.

Son rôle consistera à :

- Effectuer les observations météorologiques synoptiques à 05h00, 12h00 et 18h00 TU sous la forme SHIP FM 21V pour transmission de ces observations à destination de MÉTÉO-PARIS par une station côtière appropriée (SH 96).
- Enregistrer les observations du navire assistant sur le carnet réglementaire.

- Effectuer des sondages bathythermiques autour de 12h00 TU selon les besoins et le transmettre à Météo Paris, enregistrer les données bathythermiques en provenance d'autres sources.
- Transmettre chaque jour aux thoniers un bulletin de prévision météo à 24h00 aussi complet au possible, ainsi que les isothermes 17° 18° et 19°, message donné par points. Ce message concernant les isothermes sera élaboré à partir de la carte des isothermes transmises par PARIS à 18h50 TU et des données reçues des thoniers de la flottille munis d'un thermographe. L'attention des pêcheurs est attirée sur l'intérêt qu'ils ont à transmettre au navire assistant les températures de surface qu'ils relèvent avec heure et position de la mesure. Plus nombreuses seront les mesures, meilleure sera l'exactitude des isothermes qui leurs seront diffusées.
- En résumé, le Météorologiste du navire assistant assurera au maximum l'information météorologique de la flottille par l'exploitation des bulletins et enseignements techniques reçus en phonie, graphie et fac-similé de Paris, du CMS de LANNION des pêcheurs et de toute autre source qui pourrait s'avérer utile.
- La transmission des bulletins météorologiques destinés à la flottille par le navire assistant se fera à 20h00 TU jusqu'au 31 Août inclus. A partir du 1<sup>er</sup> Septembre et sauf avis contraire du navire assistant, cette transmission sera avancée à 19h00 TU.

**b) Les thoniers pilotes :**

Les thoniers pilotes effectuent et transmettent, dans les conditions fixées par entente entre ces navires et la THALASSA un message météorologique succinct indiquant en clair :

- Le vent en force et direction ;
- La hauteur des vagues et la direction d'où elles viennent.
- La pression barométrique.
- La température de la mer en surface.

**V – ASSISTANCE SCIENTIFIQUE ET PILOTAGE DE FLOTTILLE :**

**a) Bulletin de pêche (voir Annexe I)**

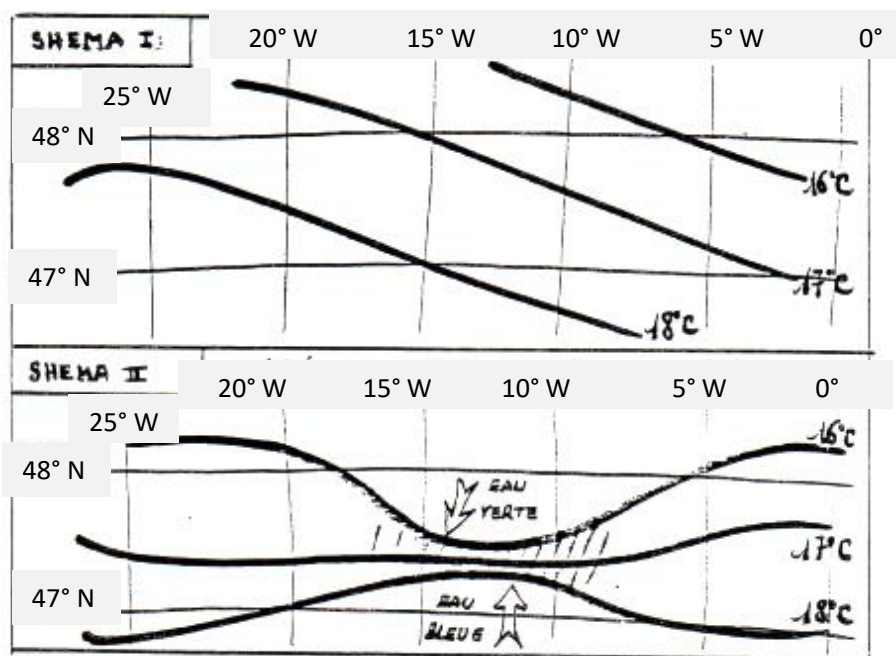
Lors de la campagne 1986, le navire assistant émettra comme de coutume un bulletin pêche à la suite du bulletin météo. Ce bulletin est élaboré par le scientifique embarqué qui utilisera, outre les données techniques, les indications des pêches rassemblées chaque jour par l'état-major du navire d'assistance. Le bulletin décrit la situation des isothermes de température 16°, 17°, 18° centigrades entre le 5<sup>ième</sup> et le 30<sup>ième</sup> degré Ouest. En plus, il souligne la présence

éventuelle de resserrements d'isothermes favorables à la formation de " fronts thermiques " qui concentrent le poisson.

Enfin, au vu des pêches de la journée et de la situation thermique le bulletin expose les déplacements probables des germons lors des prochaines 24 heures.

**Schéma I :** Les isothermes sont espacées, les germons sont dispersés dans une large surface d'eau entre 16°,5 et 18°,5. Il n'y a pas de concentrations particulières de germons. Le bulletin de pêche dira isothermes espacées, germons dispersés au sud de la ligne 48°30' N. et 25° 00' W. à 47°30' N. et 5°00' W.. Au besoin, il décrira les isothermes 17° et 18° C.

**Schéma II :** Deux poussées d'eau, l'une verte et froide, venant du secteur Nord, l'autre bleue et chaude du secteur Sud resserrent les isothermes. Il y a une zone favorable où les germons se concentreront. Il y aura peut-être des fronts thermiques. Le bulletin dira : Température de l'eau pour le germon au sud de la ligne 48°00' N. et 25°00' W., 47°20' N. et 15°00' W. , 47°40' N. et 12°00' W., à 48°10' N. et 5°00' W.. Zone de resserrement favorable aux concentrations de germons sur la ligne 47°10' N. et 15°00' W. à 47°40' N. et 12°00' W.. Front thermique détecté de 17°,3 à 16°,8.



### **b) Pilotage de flottille :**

Deux Thoniers assureront entre le 12/15 juin et le 12/15 Juillet une mission exploratoire destinée à renseigner les thoniers sur les voies de migration du germon en début de campagne et fixer ces mattes en les signalant aux flottilles arrivant en pêche (pilotage de flottille).

**c) Expérience de pêche aux filets maillants :**

Une expérience de pêche au germon aux filets maillants sera conduite en 1986 sous la houlette d'ONAPROGER et d'IFREMER avec les moyens suivants :

1<sup>ère</sup> marée : du 24 Juin au 24 Juillet : N/O PÉLAGIA équipé d'un filet de 2,5 km  
Thonier à désigner équipé d'un filet de 2,5 km

2<sup>ème</sup> marée du 27 juillet au 27 Août : 2 Thoniers dont l'un disposera en prêt du filet précédemment utilisé par la PÉLAGIA.

De plus ONAPROGER tient à la disposition des thoniers, pour une somme modique, des nappes de filets de 200 à 500 mètres pour des essais que les professionnels conduiraient à leur propre initiative.

Pour plus d'information contacter :  
M. L'Helgoualc'h à CONCARNEAU  
M. Cueff à PARIS



**Intervention des plongeurs**

*P. Bourhirs*

## ANNEXE I

### INSTRUCTION INTERMINISTERIELLE RELATIVE A L'ORGANISATION OPERATIONNELLE DE L'AIDE MEDICALE EN MER

La présente instruction Interministérielle a pour but de fixer l'organisation opérationnelle du système national d'aide médicale à la disposition de tout navire en mer.

#### 1 - CHAMP D'APPLICATION

1.1. L'aide médicale en mer, fondée sur la consultation radio-médicale, consiste en la prise en charge par un médecin de toute situation de détresse humaine survenant parmi les membres de l'équipage, les passagers ou les simples occupants d'un navire de commerce, de pêche ou de plaisance français ou étranger, ainsi que des bâtiments des flottilles civiles d'Etat, à la mer.

1.2. L'organisation de l'aide médicale en mer définie ci-après ne concerne pas :

- En principe les bateaux de guerre qui suivent habituellement des procédures particulières en ce domaine ; en cas de besoin tout appel émanant d'un bâtiment de guerre Français ou étranger pourrait être traité au même titre que ceux en provenance de navires civils.
- Les navires de commerce, de pêche ou de plaisance Français ou étrangers amarrés dans un port qui doivent s'adresser aux services médicaux locaux.
- Les accidents de plongée sous-marine pour lesquels existent déjà des procédures spécifiques.
- Les sinistres majeurs avec un grand nombre de victimes qui relèvent plus de l'organisation du sauvetage maritime que de l'aide médicale en mer.
- Les transports de malades ou de blessés entre une île et un centre hospitalier sur le continent.
- L'aide médicale spécifique pouvant être apportée à des pêcheurs Français par la Marine Nationale dans le cadre des missions plus larges d'assistance aux pêches maritimes.

#### 2 - ORGANISATION ET RESPONSABILITÉS :

##### 2.1. Organisation

Elle s'appuie sur les organismes suivants :

- Le SAMU de TOULOUSE, constituant le Centre de Consultation Médicale Maritime (C.C.M.M.), assure 24 heures sur 24 les consultations médicales par l'intermédiaire de Saint-Lys Radio ou de toutes autres stations côtières des P.T.T..
- Les Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (C.R.O.S.S.).
- Les SAMU suivants qui constituent les SAMU de coordination médicale maritimes (S.C.M.M.) : LILLE, AMIENS, LE HAVRE, SAINT BRIEUC, BREST, NANTES, LA ROCHELLE, BORDEAUX, MONTPELLIER, TOULON, AJACCIO.
- Les Centres d'Opérations Maritimes des Préfectures Maritimes (C.O.M.).

## 2.2. Responsabilités

La responsabilité générale des opérations d'intervention en mer au titre de l'aide médicale incombe au Préfet Maritime.

## 3 - PROCÉDURES

3.1. Tout capitaine de navire peut demander une consultation médicale au Centre de Consultation Médicale Maritime (C.C.M.M.) de TOULOUSE.

A la suite d'une ou plusieurs consultations, le C.C.M.M. lui fournit une analyse de situation qui peut être de l'un des cinq types suivants :

Type 1 : Soins à bord sans déroutement.

Type 2 : Soins à bord avec déroutement.

Type 3 : Urgence entraînant une évacuation sans intervention d'un médecin (EVA. SAN).

Type 4 : Urgence entraînant une évacuation avec intervention d'un médecin (EVA.MED).

Type 5 : Mise à bord du navire d'une équipe médicale non suivie d'une évacuation du malade ou du blessé.

Dans les situations de type 3, 4 ou 5, le Centre de Consultation médicale Maritime (C.C.M.M.) conseille au capitaine du navire de faire une demande d'intervention auprès du Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (C.R.O.S.S.) intéressé et se met lui-même immédiatement en rapport avec ce Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (C.R.O.S.S.).

Le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (C.R.O.S.S.) reçoit la demande du navire, rend compte au Préfet Maritime et recherche les moyens ad hoc, soit auprès de la Marine Nationale, soit auprès d'autres formations à même d'assurer l'évacuation ou le transport de l'équipe médicale.

Il assure par délégation du Préfet Maritime la coordination des opérations d'évacuation et d'intervention sanitaire, à moins qu'en raison des circonstances, le Préfet Maritime ne décide de conduire lui-même les opérations.

3.2. Dans le cas où l'évacuation ou l'intervention médicale peut se faire à partir du territoire métropolitain et en tenant compte des différentes variables : éloignement du navire, moyens aériens ou maritimes disponibles, conditions météorologiques, état du malade ou du blessé .....

Le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (C.R.O.S.S.) consulte l'un des SAMU de Coordination Médicale Maritime (S.C.M.M.).

3.2.1. Dès que le SAMU de Coordination Médicale Maritime (S.C.M.M.) contacté a pris la responsabilité de la partie médicale de l'opération, le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (C.R.O.S.S.) avertit le Centre de Consultation Médicale Maritime (C.C.M.M.).

Ce dernier se met en relation avec le SAMU de Coordination Médicale Maritime (C.C.M.M.). Il lui fait connaître la nécessité d'une évacuation ou d'une intervention médicale à bord et l'informe de l'état pathologique du patient.

L'organisation médicale de l'opération est alors assurée par le SAMU de coordination Médicale Maritime (S.C.M.M.) responsable qui met en œuvre, en liaison avec le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (C.R.O.S.S.), une équipe médicale.

L'évacuation éventuelle du patient est ensuite décidée d'un commun accord entre cette équipe et le SAMU de Coordination Médicale Maritime (S.C.M.M.) auquel il appartient d'assurer l'accueil.

Dès la fin de l'opération le Centre de Consultation Médicale Maritime (C.C.M.M.) devra être informé du déroulement de l'intervention.

3.2.2. Dans le cas où les armées fournissent le moyen d'intervention, la mise en œuvre de ce moyen obéit à une procédure analogue à celle décrite ci-dessus. Lorsqu'une équipe médicale est nécessaire, celle-ci est fournie, en principe, par le Service de Santé des Armées. L'hospitalisation se fera, habituellement, dans un hôpital des armées. Une liaison pourra être établie avec le SAMU de coordination médicale correspondant.

Le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (C.R.O.S.S.) assure la coordination tant que le Préfet Maritime - Centre d'Opération Maritime (C.O.M.) n'en a pas pris la direction.

3.3. Pour les interventions ne pouvant être effectuées à partir du territoire métropolitain, le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage

(C.R.O.S.S .) saisi, transmet la demande au capitaine du navire et les informations voulues au Centre de Coordination et de sauvetage étranger ou Français responsable dans la zone où se trouve le navire.

#### 4 – DISPOSITIONS DIVERSES

Les dispositions de la présente circulaire ne sauraient faire obstacle à la liberté que conserve le malade ou le blessé de demander à ce que le médecin de son choix soit informé ou consulté à un moment quelconque des opérations.

Une instruction complémentaire fixera les modalités pratiques d'un entrainement éventuel des équipes médicales à l'hélicoptère et les conditions de remboursement des moyens maritimes ou aériens.

Fait à Paris le 29 Avril 1983

Le Ministre de l'Economie,  
des Finances et du Budget  
Pour le Ministre et par délégation,  
Le Directeur du Budget,

Le Ministre de l'Intérieur  
et de la Décentralisation,

Jean Choussat

Gaston Deferre

Le Ministre de la Défense,

Le Ministre délégué auprès  
Du Ministre de l'Industrie et de  
La Recherche, chargé des P.T.T.,

Charles Hernu

Louis Mexandeau

Le Secrétaire d'État auprès du  
Ministre des Affaires Sociales et  
De la Solidarité Nationale  
Chargé de la Santé,

Le Secrétaire d'Etat auprès du  
Ministre des Transports  
Chargé de la Mer  
délégué du Premier Ministre,

Edmond Hervé

Guy Lengagne



CAMPAGNE D'ASSISTANCE A LA FLOTTILLE THONIÈRE (Annexe II)

Assistance Technique : Marée du : ..... au .....

## Renseignements concernant le navire assistant

Nom et immatriculation : ..... N° .....

Nom et adresse de l'Armateur : .....

Nom et adresse du Capitaine : .....

Désignation de L'affréteur : Comité Interprofessionnel du Thon 11, rue de Anatole de la Forge PARIS (17<sup>e</sup>)

Date, heure et position au moment de l'appel du navire en panne : .....

---

## Renseignements concernant le navire assisté

Nom et immatriculation : ..... Port d'attache : .....

Nom et adresse de l'armateur : .....

Nom et adresse du patron : .....

Compagnie d'assurance du navire : .....

Date, heure et position au moment du dépannage : .....

---

## Objet de l'intervention

(le technicien précisera ci-dessous les travaux effectués sur le navire assisté).

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Durée de l'intervention : .....

Caractère de l'avarie (à préciser par le patron du navire assisté).

Grave : ..... Très grave : .....

L'intervention du technicien a-t-elle évité un remorquage éventuel du navire ? ( Répondre par oui ou par non).

.....

Fait en mer le : .....

Le Technicien

Le Patron du navire assisté

**COMITÉ INTERPROFESSIONNEL DU GERMON**  
11, rue Anatole-de-la-Forge, 75017 PARIS — Tél. 755-64-47

**LIVRAISON CARBURANT  
ET (OU) EAU DOUCE**

**BON**

Campagne thonière 1984

Nom du bateau .....  
Immatriculation .....  
Nom du patron .....  
Nom de l'armateur .....  
et adresse .....

LIVRAISONS : Gaz-oil ..... litres  $\times$  1,70 F. = ..... F.  
(2,30 F. déduction faite de l'aide au carburant)

Eau douce ..... litres  $\times$  0,10 F. = ..... F.

Ferret pour la livraison unique d'eau douce = 200 F. \*

\* (ne pas verser en cas de livraison simultanée de Gaz-oil)

Somme totale due

Versement au **C. C. P. PARIS 3302-82 H** à l'ordre du  
COMITE CENTRAL DES PECHEES MARITIMES - 11, rue Anatole-de-la-Forge — 75017 PARIS

Fait à bord, le .....

Le Commandant du « Pêcheur Breton »

Le Patron du navire livré

NOTE IMPORTANTE

Lors du règlement de vos factures carburant, n'omettez pas de joindre à votre chèque libellé à l'ordre du Comité Central des Pêches, le double du bon de livraison.

(Au cas où vos factures seraient réglées par virement envoyez également par voie postale le double du bon de livraison annoté de la mention : " Virement suit ").

MERCI

Le Service Comptable  
du C.C.P.M.

NAVIRE ASSISTANT : .....

DATE : .....

MISSION ASSISTANCE THONIERE

**B O N D E L I V R A I S O N**

NAVIRE : ..... PORT D'ATTACHE : .....

IMMATRICULATION : ..... ACTE DE FRANCISATION : .....

PATRON : .....

NOM ET ADRESSE DE L'ARMATEUR : .....

.....

FOURNISSEUR : .....

ADRESSE : .....

FOURNITURES :

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

<b>PRIX</b> Pour information

TOTAL : .....

Le Patron :

Le Commandant du navire assistant :

Une facture vous sera adressée par la Société .....  
Pour un règlement dans les plus brefs délais.

ANNEXE V  
ASSISTANCE MÉCANIQUE  
CLASSEMENT DES INTREVENTIONS

<u>TYPE D'INTERVENTION</u>	<u>PARTICIPATION FINANCIÈRE DEMANDÉE A L'ARMATEUR.</u>
<p><u>1<sup>ère</sup> Catégorie :</u></p> <p><u>1<sup>er</sup> Cas :</u> Le navire d'assistance remorque effectivement le sinistré.</p> <p><u>2<sup>ème</sup> Cas :</u> L'intervention du navire d'assistance a permis d'éviter un remorquage.</p>	<p><sup>E</sup></p> <p>L'intervention du navire d'assistance est indemnisée suivant la Convention de Concarneau. La puissance motrice prise en compte est celle du navire assistant plafonnée à la dernière catégorie envisagée par cette convention (88-8990 en 1975). Les 10% de l'indemnité à charge de l'armateur sont abandonnés à celui-ci en cas de 1<sup>er</sup> remorquage.</p> <p>La participation financière demandée à l'armateur reste toujours égale à la moitié de la part des frais que l'assureur aurait couvert en cas de remorquage réel.</p> <p>Convention de Concarneau <u>puissance motrice du navire assisté.</u></p> <p>Cette participation financière ne peut être inférieure au forfait de 2<sup>ème</sup> catégorie soit : <b>2 700 F.</b></p>
<p><u>2<sup>ème</sup> Catégorie :</u> Avaries très graves (parties vitales du navire : moteur principal, embrayage, gouvernail .... ) qui sans l'intervention du navire d'assistance seraient susceptibles d'immobiliser le navire pendant une durée indéterminée et qui pourraient après réparation de fortune par les moyens du bord obliger le navire à faire route terre avant le terme normal de sa marée.</p> <p><u>FORFAIT : 2 835 F.</u></p>	
<p><u>3<sup>ème</sup> Catégorie :</u> Avaries graves (appareil moteur, auxiliaires, installation frigorifique) ayant entraîné une intervention du navire d'assistance d'une durée supérieure à 3 heures.</p> <p><u>FORFAIT : 1 575 F.</u></p>	

4<sup>ème</sup> Catégorie : Avaries nécessitant des réparations et réglages sur appareil moteur principal, auxiliaires, installations frigorifiques et électriques, tuyautages - soudures, mise en place de colliers, essais après réparation etc .....

FORFAIT : **1 050 F.**

5<sup>ème</sup> Catégorie : Avaries mineures pour lesquelles la durée d'intervention n'a pas excédé une heure et que le navire aurait pu faire effectuer à terre en escale normale.

FORFAIT : **680 F.**

S'ajouteront à ces forfaits, une pénalité de 200 F. par intervention, dans le cas où la négligence qui aura conduit à l'intervention du navire assistant sera flagrante.

## **ANNEXE VI**

### **Recommandations pour la conservation en glace du germon à bord.**

Le poisson est une denrée très périssable. Il doit être traité avec soin. Ceci est particulièrement important dans le cas du germon pour deux raisons.

- Les marées au germon sont longues : 2 fois plus longues que les marées de pêche fraîche au poisson blanc bien que le procédé de conservation soit le même.
- L'altération du germon peut, dans certains cas, produire une substance toxique : l'Histamine \*.

L'altération du poisson, en réfrigération à 0° C, est essentiellement due à la multiplication des bactéries : Plus il y a de bactéries dans le poisson plus il s'altère vite.

On peut lutter contre cette altération bactérienne par 3 moyens.

1. En éliminant le plus possible les bactéries qui sont normalement présentes dans le poisson qui vient d'être pêché. Ces bactéries se trouvent dans les viscères, les branchies et sur la peau. C'est pourquoi il faut éviscérer très soigneusement le poisson, bien gratter les caillots de sang et les restes des viscères, puis saigner le poisson car les vaisseaux sanguins remplis de sang sont des voies de pénétration vers l'intérieur de la chair pour les bactéries.

\* **Histamine** : Réaction de rougeur de la face et du cou, maux de tête, palpitations, nausées, diarrhées, sensation de faiblesse, éruption survenant 20 à 30 minutes après la consommation de poisson (thon en boîte le plus souvent) n'est pas nécessairement une réaction allergique.

Lorsque l'on coupe les viscères, on libère les bactéries qu'elles contiennent. Ces bactéries se répandent sur le poisson, c'est pourquoi il est très important de laver très soigneusement le poisson après éviscération.

2. En évitant absolument de recontaminer le poisson que l'on vient d'éviscérer et de laver. C'est pourquoi, le parc, les brèzes et la cale doivent être tenus très propres. Le parc et le pont doivent être lavés à grande eau après chaque séance d'éviscération. La cale doit être lavée et si possible désinfectée à chaque marée. Les nettoyeurs sous pression (genre KARCHER) sont des matériels très efficaces pour ce genre de travaux : décoller des restes de poissons dans les parois, possibilité de pulvériser des solutions antiseptiques.

3. Quelles que soient les précautions prises à l'éviscération et au lavage, une certaine flore bactérienne persiste sur le poisson. Pour limiter l'altération bactérienne, il faut donc ralentir la multiplication de ces bactéries : C'est le rôle du froid : un poisson s'altère 5 fois plus vite à 10° C qu'à 0° C. Le poisson doit être refroidi le plus rapidement possible. En particulier, le poisson qui vient d'être pêché ne doit pas séjourner longtemps sur le pont. Dès que la pêche laisse un certain répit, les thons qui viennent d'être pêchés doivent être éviscérés, lavés et descendus rapidement dans la cale.

Une fois le poisson descendu dans la cale, il faut prendre un certain nombre de précautions pour que le froid provenant de la fusion de la glace abaisse rapidement la température du poisson jusqu'à 0° C :

- Il faut plus de temps pour refroidir du poisson disposé en couches épaisses : Une couche de poissons de 10 cm d'épaisseur placée entre 2 couches de glace se refroidit en 4 heures. Une couche de poissons de 60 cm d'épaisseur placée entre 2 couches de glace se refroidit en 120 heures, soit 5 jours : Chaque poisson doit être bien entouré de glace.

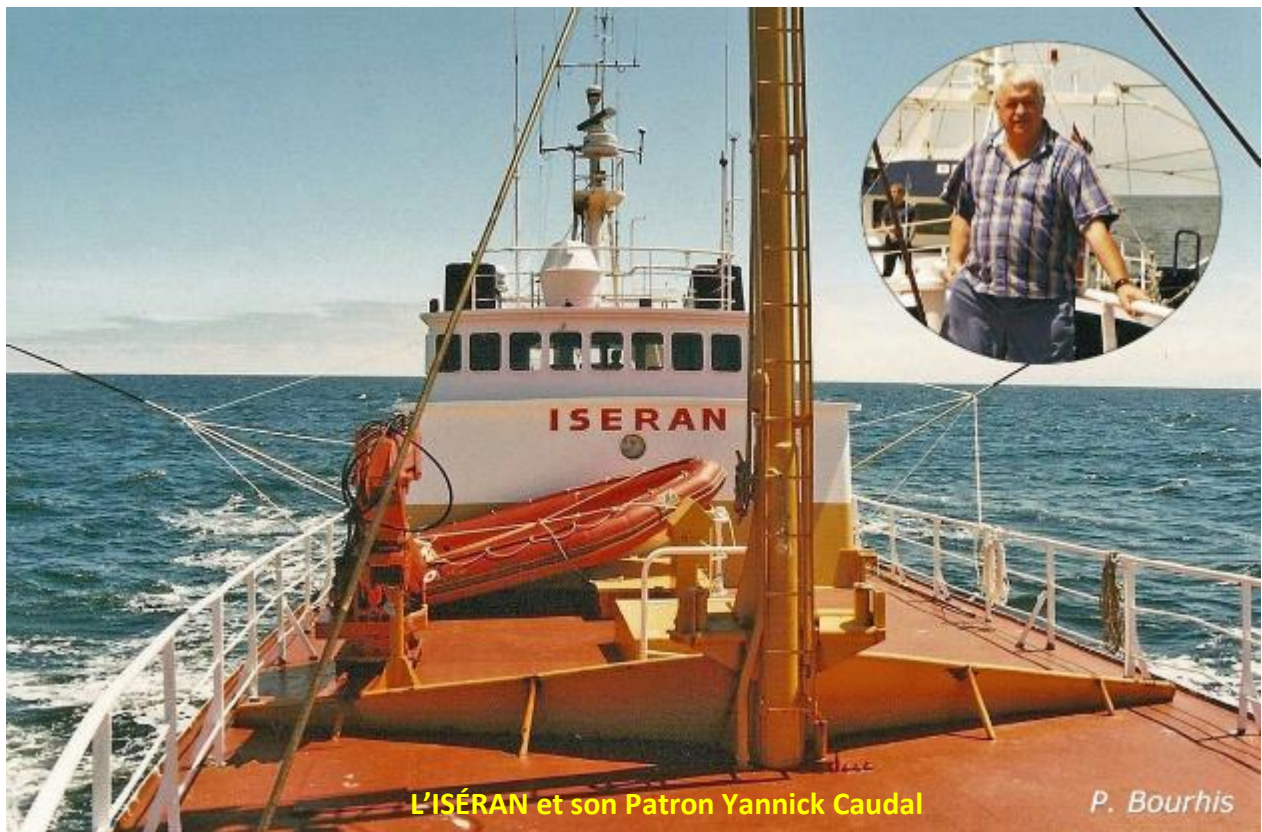
- C'est la fusion de la glace qui assure le refroidissement des poissons. Les serpentins de la cale servent seulement à éviter que la glace ne fonde trop vite. Il faut donc mettre beaucoup de glace entre les poissons et il doit en rester au débarquement. Il vaut mieux mettre trop de glace que pas assez surtout pour une marée de longue durée. Ne pas oublier que les thons sont des animaux à sang chaud (température 27 - 30° C. à la sortie de l'eau), leur refroidissement fait donc fondre beaucoup de glace.

- Le poisson ne doit pas être placé directement sur le plancher de la cale, il faut d'abord y étaler une bonne couche de glace de 10 à 15 cm d'épaisseur.

- On doit également mettre de la glace contre le vaigrage de la cale, pour que la chaleur qui pénètre à travers l'isolation ne vienne pas réchauffer le poisson.

D'autres précautions doivent être prises dans la cale :

- Il ne faut pas trop remplir les étagères pour que les cloisonnements horizontaux puissent bien jouer leur rôle de répartition de la charge. Si l'on ne prend pas cette précaution le poisson s'écrase et perd du poids.
- Il faut que l'eau de fusion de la glace puisse s'écouler. Le poisson ne doit pas stagner dans un mélange de glace, d'eau sale et de sang où il s'altère rapidement même à 0° C.
- Il faut éteindre les lumières de la cale quand on n'y travaille pas : une ampoule de 100 W allumée 24 h sur 24 h consomme chaque jour autant de froid que le refroidissement de 85 kg de thon.
- Il faut refermer le panneau de cale quand le travail est terminé pour ne pas réchauffer inutilement la cale.



L'ISÉLAN et son Patron Yannick Caudal

P. Bourhis

SECRETARIAT D'ÉTAT  
A LA MERDirection des Pêches Maritimes  
et des Cultures Marines3. PLACE DE FONTENOY  
75700 PARIS  
TÉLÉPHONE : 42.73.55.05  
TÉLEX : MINER 250823 PARIS

dossier traité par Mme LOIR

PARIS, LE

26 MAI 1986

N° 1338 A.C.

DEPT 1338 82  
85529


Monsieur le Président,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la liste périodique des navires français autorisés à pêcher le thon germon dans les zones CIEM X et COPACE du 2 juin au 28 juillet, liste qui m'a été transmise par la Commission des Communautés Européennes par telex en date du 21 mai 1986.

J'appelle particulièrement votre attention sur les conditions spéciales à remplir par ces thoniers, conditions qui sont indiquées dans l'annexe IV du règlement 3716/85 du 27 décembre 1985 qui doit être détenu à bord des navires.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Monsieur le Président du Comité  
Central des Pêches Maritimes  
11, rue Anatole de la Forge  
75017 PARIS



Direction des Pêches Maritimes  
et des Cultures Marines

A cette lettre datant du 26 Mai 1986 viennent s'ajouter dans le fascicule la liste de 111 thoniers de la côte Atlantique autorisés à pêcher le thon germon pour la campagne de 1986. Cette liste n'est pas tenue à jour et certains thoniers sont désarmés définitivement depuis bien longtemps.

En 1986, la flottille est estimée à environ 56 thoniers participants à la campagne thonière.

Le fascicule intitulé INSTRUCTIONS RELATIVES A L'ASSISTANCE A LA FLOTTILE THONIÈRE édité chaque année par le COMITÉ INTERPROFESSIONNEL DU THON BLANC GERMON comporte entre autres documents en 1986 :



- LE RÈGLEMENT (CEE) N° 3716/85 DE LA COMMISSION du 27 décembre 1985 fixant certaines mesures techniques et de contrôles relatives aux activités de pêche dans les eaux de l'Espagne des navires battant pavillon des autres États membres à l'exception du Portugal.
- ANNEXE 1 - ACTIVITÉS DE PÊCHE VISÉES A L'ARTICLE 164 PARAGRAPHES 1 ET 2 DE L'ACTE D'ADHÉSION.
- LES CONDITIONS SPÉCIALES A REMPLIR PAR LES NAVIRES DES ÉTATS MEMBRES, A L'EXCEPTION DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL, AUTORISÉS A PÊCHER DANS LES EAUX DE L'ESPAGNE.
- LE RÈGLEMENT (CEE) N° 3719/85 DE LA COMMISSION du 27 décembre 1985 fixant certaines mesures techniques et de contrôle relatif aux activités de pêche dans les eaux du Portugal des navires battant pavillon des autres États membres à l'exception de l'Espagne.
- RÈGLEMENT (CEE) N° 3723/85 DU CONSEIL du 20 décembre 1985 modifiant le règlement (CEE) n° 2057/82 établissant certaines mesures de contrôle à l'égard des activités de pêche exercées par les bateaux des États membres.

Ces documents n'offrant pas une attention particulière pour la compréhension de l'intérêt et des services rendus par l'assistance thonière, je ne les reproduis pas.

## L'Assistance à la pêche au thon Germon dans l'Atlantique.

A la lecture des INSTRUCTIONS RELATIVES A L'ASSISTANCE A LA FLOTTILLE THONIERE, ces missions d'assistances consistent à affréter un navire qui a pour but et par ordre de priorité, d'assurer les urgences médicales, les dépannages consécutifs aux problèmes de propulsion, les dépannages radio-électroniques, les ravitaillements en gas-oil, eau douce, vivres, la transmission de bulletins météorologiques et pêches. Le navire d'assistance a pu à une certaine période assurer le transbordement d'une partie de la pêche des thoniers.

En plus de l'équipage du navire d'assistance, embarquent :

- Un médecin.
- Deux plongeurs sous-marins.
- Un technicien électronicien pour le dépannage des appareils radio-électroniques.
- Un prévisionniste de la météorologie nationale pour rédiger et diffuser tous les soirs un bulletin météo local. –
- Un(e) scientifique de l'ISTPM et ensuite de l'IFREMER pour fournir tous les soirs à la radio des informations sur la température de l'eau de mer à différents endroits du golfe de Gascogne. Les fronts thermiques élaborés par Météo France à partir de mesures satellitaires infrarouges reçues à LANNION sont transmis aux thoniers. Ces fronts thermiques pouvant s'avérer favorables aux concentrations de thons germons.
- Un mécanicien du bord est détaché pour intervenir sur les thoniers qui en font la demande. Il dispose d'un stock de pièces de rechanges mis à disposition par les sociétés des moteurs BAUDOUIN, POYAUD, CUMMINS.

Au cours des années de 1967 à 2001, les missions d'assistances sont couplées à des missions de prospections assurées par le navire océanographique LA PÉLAGIA de l'ISTPM puis de l'IFREMER, et souvent trois ou quatre thoniers de divers quartiers de la façade atlantique. Ces thoniers sont dédommages du temps passé à chercher le poisson pour les autres thoniers via le Comité Interprofessionnel du Thon Blanc Germon (CITBG), qui eux, appareillent plus tard selon les informations communiquées par les bateaux prospecteurs.

A partir de 1990, le Comité du Thon Blanc Germon affrète des navires plus petits pour des raisons économiques. En 1990, le DOURIC II, de l'armement Arthur Capitaine, est retenu pour effectuer la campagne d'assistance.

Caractéristique du DOURIC II :

- 
- Longueur Hors-tout : 24,40 mètres
- Largeur : 7,08 mètres
- Jauge brute 122,25 Tonneaux

- Capacité eau douce : 6 000 litres
  - Capacité des cuves à gasoil : 46 000 litres
  - Appareil de navigation :
  - 2 BLU : 400 et 800 w, toutes fréquences.
  - 2 UHF                                   - 1 Polaris
  - 2 DECCA                               - 1 GPS
  - 1 Traceur                               - 1 Récepteur de cartes météo
  - 1 MCR + Table                       - Pomar
  - 1 Giro                                   - 2 pilotes automatiques
  - 1 Fax simulé                           - 1 Compas suspendu.
  - 1 Gonio                                 - 1 CB
  - 1 Sondeur papier                   - 2 sondeurs couleurs
  - 1 système de communication IMMARSAT (Standard "A")
  - 1 Bouilleur produisant 500 litres d'eau douce par jour.
  - 1 Installation de congélation pouvant éventuellement intéresser IFREMER pour des essais de conservation.
  - 1 Conteneur de type "SAMU " pour traitement et isolation des malades.
- a) 1 Cabine pour le médecin embarqué.
  - b) 2 couchettes pour les plongeurs embarqués.
  - c) Couchettes pour les malades.

On relève que le DOURIC II n'embarque plus comme lors des précédentes campagnes : Le météorologiste, le dépanneur radio-électronique et le scientifique de l'IFREMER.

En 1988 le docteur Philippe Paris effectue un embarquement sur L'ALIÉNOR pour la campagne d'assistance thonière. Il en effectuera de nombreux autres sur différents navires. Il réorganise l'aspect médical et la gestion du matériel et des médicaments embarqués. Cela était nécessaire, et il me revient à l'esprit qu'en 1986, au moment de l'appareillage, le médecin, prévu pour la campagne d'assistance sur la THALASSA, refuse d'embarquer devant l'état du matériel médical et de la composition du stock de médicaments que je lui présente pour effectuer la campagne. Le problème est vite réglé et le navire appareille à la date prévue.

En 1990, à la suite de son embarquement sur L'ALIÉNOR, le docteur Paris rédige un rapport détaillé et très complet sur le contexte de la pêche germonière et les moyens de l'assistance médicale.

Il fait des propositions et établit le suivi et la gestion du matériel médical qui, par le passé, posait problème.

En 1991, il remet au CITBG un document intitulé : *Conseils Médicaux aux Patrons Germoniers*.

En 1992, il rédige un autre document intitulé : *Formation " Médicale " des Équipages*.

Ces deux derniers documents sont importants car je sais pour l'avoir vécu que les patrons de pêche des thoniers germoniers pour l'époque qui nous concerne (1967 / 2001) n'étaient pas bien formés pour ce qui est des soins à apporter aux malades et aux blessés. Je fais partie de ceux-là et j'en parle en connaissance de cause. Comme je disais bien souvent : *Si vous embarquez avec moi, soyez en bonne santé*.

Le "*diagnostique*" du docteur Paris est tout à fait juste sur la formation médicale des patrons pêcheurs lorsqu'il écrit : *Au total, une formation médicale assez peu efficace qui laisse un vide où s'engouffrent pèle mèle : Les habitudes, les conseils divers et l'auto-prescription. Une pseudo-connaissance, bien plus dangereuse finalement que pas de connaissance du tout*.

J'ai le souvenir d'une histoire qui aurait pu mal se terminer pour illustrer le paragraphe ci-dessus. C'est un camarade, avec qui j'ai navigué, qui me l'a raconté. Lorsqu'il était jeune, il a participé à une saison de pêche au thon, et en début de campagne, en tirant sur les lignes, il s'est fait des coupures aux mains au niveau des plis de flexion digitopalmaires. Un ancien du bord lui conseille, pour cicatriser plus vite, de mettre dans les coupures des morceaux de bitord qui est un cordage de petite taille constitué de plusieurs fils de caret, goudronnés et entremêlés. Cela a cicatrisé et c'est infecté, ses mains ont enflé et une fois soignées à terre, on lui a dit qu'il s'en est fallu de peu qu'on lui ampute les deux mains ! Comme quoi, les anciens ne sont pas toujours de bons conseils.

Le rapport du docteur Paris intitulé : "*Assistance médicale aux germoniers 1990*" est un long document, très complet et documenté de 96 pages, qui est difficile de reproduire ici dans son intégralité et qui pourrait lasser le lecteur qui n'a pas de connaissances particulières en médecine et dans le milieu de la pêche. Le but du présent document étant de faire connaître au grand public l'histoire de l'Assistance Thonière aux Germoniers dans son contexte.

Pour compléter mes observations sur l'excellent rapport du docteur Paris, je reprends son texte sur les germoniers dans le paragraphe intitulé les perspectives :

*L'assistance médicale aux germoniers français date déjà de plus de 20 ans. Cette assistance a été confrontée à quelques situations dramatiques et fort heureusement à d'autres qui l'étaient moins.*

*Combien de problèmes résolus sinon de vies sauvées ?*

*Pourtant toute une composante de l'assistance germonière n'a jamais été prise en charge ni même véritablement abordé. Cette assistance qui se renouvelle annuellement depuis plus de 20 ans n'a rien apporté sur le fond. Les germoniers partent en campagne et le navire d'assistance les suit. Il règle ponctuellement les problèmes, la saison se termine, on passe l'hiver et on recommence. De nombreux rapports et nombres de thèses ont été consacrés à l'assistance germonière, tous et toutes assortis de conseils divers destinés à améliorer la situation, tous et toutes sont restés lettre morte. Pour s'en convaincre, il suffit de constater que les suggestions et propositions d'il y a 20 ans sont les mêmes que celles d'aujourd'hui. S'il n'y a qu'un exemple à donner, parlons alors des coffres médico-pharmaceutiques des germoniers.*

*Il faudrait que les germoniers ne considèrent pas l'assistance sur zone comme la bonne providence qui vient au premier appel et qui règle tout. L'assistance doit être conçue comme un service précis, contractuel au service des marins. Mais " aide toi, le ciel t'aidera ", il faut absolument que les patrons coopèrent, il y va de l'efficacité du système.*

*La première chose à faire c'est de les doter d'un équipement médico-pharmaceutique cohérent. La nouvelle législation concernant les dotations réglementaires des navires vient de paraître, c'est l'occasion de sensibiliser les patrons. Les conseils donnés pour le germon resteraient bien entendu valables et utilisables le reste de l'année.*

*Il faudra donc étudier un système courant mars 91 et le porter à la connaissance des intéressés début avril. Il faudra aussi en faire la publicité nécessaire et être à l'écoute de ceux qui rencontreraient des difficultés d'adaptation. La législation nouvelle est basée sur une réflexion menée au niveau européen, rien n'empêche nos confrères Espagnols de procéder de façon similaire. Nous les tiendrons au courant de nos travaux.*

*Ce point, qui pourrait apparaître comme mineur, est en fait tout à fait fondamental. Les médecins embarqués devront rendre compte de leurs constatations, tant celles qu'ils pourraient faire à la suite de CRM\* que celles effectuées de visu sur les germoniers. (\* Comptes Rendus Médicaux).*

# COMITÉ INTERPROFESSIONNEL DU THON

(ORDONNANCE N° 42 1813 DU 14 AOUT 1942)



TELEPHONE : 755 64 47

TELEX : 290 858

TELEGRAPHIQUE COPÉCHES PARIS

DU C.C.P.M. : PARIS 3302-82 H

REFERENCE D.240/44

PARIS, LE 10 JUILLET 1984

11, RUE ANATOLE DE LA FORGE, 75017 PARIS

Monsieur Angel Ureslerneta  
Otxotorena  
Secrétaire de la Fédération des  
Confréries de pêche du Guipuzcoa  
AVERUDA, SANCHO EL SABIO 10-6° B  
SAN SEBASTIAN - 10

( ESPAGNE )

Monsieur le Secrétaire Général,

Conformément aux dispositions arrêtées au cours de notre réunion franco-espagnole du 7 Juillet 1984 au Comité local des pêches de St.Jean de Luz, j'ai l'honneur de vous confirmer l'offre du Comité du thon concernant la mise en place pour les campagnes futures d'un dispositif d'assistance commun aux flottilles de pêcheurs espagnols et français, visant prioritairement l'assistance médicale.

Ainsi qu'il en a été discuté au cours de cette réunion, ce dispositif d'assistance médicale serait mis en oeuvre à partir de médecins ( français et espagnol ) embarqués à bord du "Pêcheur Breton" et dont les services rendus aux flottilles peuvent être classés en quatre catégories :

- 1 - Consultation radio-médicale simple sans suite.
- 2 - Visites médicales à bord du thonier (c'est le thonier qui se déplace vers le navire d'assistance) suivies éventuellement d'hospitalisation à bord du navire d'assistance pour quelques jours et récupération du convalescent au bout de ces quelques jours par le thonier consultant.
- 3 - Déplacements conjugués du navire d'assistance et du thonier en un point de rendez-vous prédéterminé et hospitalisation à bord du "Pêcheur Breton".
- 4 - Evacuation sanitaire urgente par voie maritime (à l'occasion retour " Pêcheur Breton") ou aérienne ( Super frelons de la Marine Nationale)

.../...

Je vous saurai gré de bien vouloir m'indiquer le degré d'intérêt des flottilles de ligneurs ( voire d'appâteurs) espagnols pour ces différents services.

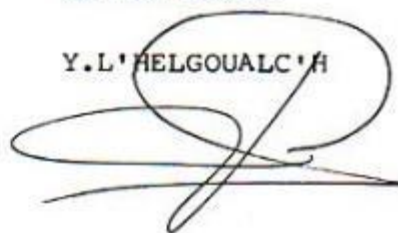
Un premier chiffrage de la couverture financière qui pourrait être demandée collectivement aux flottilles espagnoles si elles adhéraient au système, a été estimé à 100.000,00 F pour la catégorie 1 à 400.000,00 F pour les catégories 1+2+3+4, mais seule l'expérience pourra nous permettre d'ajuster ces prévisions en fonction des risques réels.

Pour la campagne en cours, il me paraît sage de limiter nos ambitions à la catégorie 1 et dans le cas où la profession espagnole y souscrirait, je vous saurai gré de bien vouloir m'en informer dès que possible, de sorte qu'une convention puisse être rapidement passée entre le Comité du thon et votre organisation.

Comptant sur votre réponse susceptible, si elle est positive, d'améliorer durablement les relations entre certaines de nos familles professionnelles, je vous prie de croire, Monsieur le Secrétaire Général, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président

Y.L'HELGOUALC'H

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the bottom, overlapping the printed name above it.

En 1990, le docteur Paris organise, sur le *DOURIC II*, la partie médicale qui se fait dans un temps limité. Ce navire est nettement plus petit (24 m.) que les précédents (50 à 90 m.). Passer d'un navire de 70 m. comme la *THALASSA* à un navire de 24 m. n'est pas sans poser à priori des problèmes.

Exit le technicien pour dépanner l'électronique équipant les passerelles des thoniers, le météorologiste et le scientifique embarqué, limitation en fourniture d'eau douce et en gasoil .....

En contrepartie, le coût de l'assistance avec un petit navire comme le *DOURIC II*, étant moins onéreux, permet un affrètement de 4 mois au lieu de 3 mois\* avec un gros navire.

Des accords sont passés avec les autorités espagnoles pour participer aux frais de l'affrètement du *DOURIC II* et il est décidé d'embarquer un médecin espagnol en binôme avec le médecin français. Porter une assistance médicale à une flottille d'environ 400 thoniers espagnols en plus des thoniers français peut surprendre par le nombre et dans un contexte où les relations, entre pêcheurs français et espagnols et leurs hommes politiques traitant de la pêche, ne sont pas au mieux. Assister médicalement l'importante flottille espagnole ne posait par un problème supplémentaire car à ma connaissance, par le passé, il n'a jamais été refusé d'intervenir médicalement lorsqu'un qu'un patron espagnol en émettait le souhait (comment aurait-il pu en être autrement ?). J'ai le souvenir qu'une fois en me rendant sur un thonier espagnol pour une intervention médicale, un patron d'un thonier français m'a contacté par VHF pour me rappeler que je n'avais pas de gasoil à lui fournir ! Ce que je n'avais pas l'intention de faire, puisque c'était dans les instructions que j'avais reçues. C'était en 1986, déjà à l'époque dans le golfe de Gascogne, la situation entre les 2 nationalités était tendue. Elle s'aggraverait encore par la suite avec l'apparition des thoniers français pêchant aux filets maillants dérivants.

A la lecture de la conclusion du rapport du docteur Paris, il s'avère que le choix du *DOURIC II* comme navire d'assistance en collaboration avec les espagnols fut un choix judicieux malgré quelques contraintes compensées par une durée d'assistance aux thoniers plus longue.

*Conclusion de la Campagne d'assistance 1990 :*

*Les données chiffrées et les statistiques sont intéressantes, car elles permettent d'analyser l'évolution d'une année sur l'autre. Il faut pour cela que le recueil soit effectué selon des normes précises. Quoiqu'il en soit, on peut à leur vue dire que la campagne d'assistance 1990 n'a pas souffert du choix du " petit navire ".*

\* A titre d'exemple, en 1977, le *PÊCHEUR BRETON* effectue 93 jours d'assistance, la *THALASSA* 81 jours en 1986 et 83 jours en 1987.



*Nous avons travaillé autant et avec la même efficacité, le premier mois d'assistance du DOURIC II que lors de la campagne d'assistance sur L'ALIÉNOR. La*



**Rencontre Franco-Espagnol à bord du DOURIC II  
Novembre 1991**

*coopération avec les espagnols s'est soldée par un accroissement correspondant de l'activité. Cette activité est restée dans des normes très acceptables et la présence des médecins espagnols nous a permis de régler au mieux les problèmes survenus sur les thoniers espagnols ; problèmes*

*que nous aurions dû régler de toute façon.*

*La pathologie rencontrée n'a rien d'extraordinaire en quantité et en qualité. Nous ne pouvons que nous en réjouir. Les quelques interventions décisives qui ne manquent pas de se présenter suffisent à justifier la présence du navire d'assistance et de ses médecins ; combien de cabinets médicaux devrions nous supprimer en EUROPE si les médecins ne devaient s'occuper et ne vivre que de pathologie organique urgente ? (docteur P. Paris).*

Par la suite, il n'y eut plus de médecins espagnols embarqués sur le navire d'assistance français.

Cela s'explique par la mise en service de L'INVESTIGATOR navire espagnol d'assistance médicale affrété par l'institut Social de la Marine (I. S. M.) et la situation conflictuelle entre thoniers français et espagnols dans le golfe de Gascogne poussée à son paroxysme le 16 juillet 1994 lorsqu'un chalutier de l'île d'YEU, le thonier la GABRIELLE, est endommagé et remorqué de force vers le port espagnol de BURELA.

Au tout début des années 1990, les pêcheurs irlandais se lancent dans la pêche au thon en armant des chalutiers pélagiques.

En 1991, suite à des accords passés par Yves L'Helgoualc'h président du CITBG et J. Wilson ministre de la marine irlandaise, les chalutiers-thoniers irlandais peuvent bénéficier de l'assistance médicale du DOURIC II moyennant une contribution financière.

De 1967 à 2001 le Comité Interprofessionnel du Thon Blanc Germon (CITBG) affrète pour effectuer l'assistance thonière :

- Le chalutier Pêche Arrière le LUDOVIC PIERRE de 1967 à 1971 (Capitaine Jean Tonnerre).



*Col. J. Tonnerre*

- Le cargo congélateur ELLÉ en 1972 (Capitaine Amédée Cabillic)



*Col. J. M. Robert*

- Le cargo congélateur PÊCHEUR BRETON de 1973 à 1985 (Capitaine Amédée Cabillic).



- Le Navire Océanographique THALASSA en 1986, 1987 (Capitaine Jean Paugam) et 1989 (Capitaine Régis Derouet).



*Col. Jean. Paugam*

Le Supply Vessel ALIÉNOR de l'armement SALMOR en 1988.



Le chalutier DOURIC II de 1990 à 1994 (Patron Arthur Capitaine).



*Col. Arthur Capitaine*

Le chalutier ASPIN en 1995 (Patron Denis Jaffrézic)



*Col. J. M. Robert*

Le chalutier ISERAN de 1996 à 1999 (Patrons Yannick Caudal - Patrick Bourhis).



*Col. Patrick Bourhis*

Le chalutier Cayolle en 2000 et 2001 (Patron Patrick Bourhis).



*Col. Patrick Bourhis*

Un navire de la Marine Nationale prend la suite de l'assistance pendant la durée des transits pour rejoindre un port et revenir sur zone lors des escales du navire assistance.

Ne disposant pas de documents sur les campagnes des navires de la Marine Nationale, je ne peux citer tous les noms des navires.

Entre autres, ont participé à l'assistance thonière :

- La STERNE (Patrouilleur de haute mer)
- Le MERCURE ( Idem)
- Le RHÔNE (Bâtiment de Soutien Mobile B. S. M.)
- Le TENACE (Remorqueur de haute mer)
- Le MALABAR (Idem)
- Le RARI (Remorqueur - Ravitailleur)

La Marine Nationale est partie prenante à l'assistance durant la période de 1967 à 2001 et elle doit être associée aux services rendus à la flottille thonière au même titre que les navires civils d'assistance.



## XII) COMPTE-RENDU FINANCIER DE LA MISSION D'ASSISTANCE AUX GERMONIERS EN 1977 (PÊCHEUR BRETON)

Les chiffres présentés ce jour sont encore incomplets pour certains d'entre eux (dépenses de radio communications, prestations médicales de la préfecture maritime de Brest en dernière marée, recettes sur les interventions mécaniques et taux réel de recouvrement des taxes professionnelles).

Néanmoins, les modifications de dernière heure ne devraient pas intervenir pour plus de 10.000 F. au niveau des dépenses et de 20.000 F. au niveau des recettes, soit respectivement pour 0,50% et 1% de chacun de ces postes. Ces incertitudes rendent cependant illusoire de dégager un solde dès aujourd'hui, lequel serait sans signification.

### I – LES DÉPENSES D'ASSISTANCE

Par rapport au projet de budget présenté au FIOM en Mai 1977, les dépenses sont moins élevées que prévu de 58.000 F., soit de 3%. Ces économies viennent des postes suivants : (budget 120 jours d'assistance)

	Projet de budget	Dépenses réelles	Économie
Assistance opérationnelle	1.876.000 F.	1. 843.092 F.	32.908 F.
Assistance médicale	33.482 F.	34.269 F.	- 787 F. (déficit)
Assistance météo	7.800 F.	7.438 F.	+ 362 F.
Assistance scientifique	3.600 F.	1.740 F.	+ 1.860 F.
Assistance des plongeurs	40.470 F.	19.015 F.	+ 21.455 F.
Divers	3.000 F.	1.585 F.	+ 1.415 F.

Les économies essentielles viennent des postes :

- Assistance opérationnelle : Frais d'escale faibles en 1977 et départ tardif du navire d'assistance.
- Assistance des plongeurs : engagement d'un plongeur au lieu de 2 prévus.

Aux dépenses d'assistance directement liées au compte d'exploitation du PÊCHEUR BRETON, il convient d'ajouter les dépenses annexes admises forfaitement par le Comité du Germon et destinées à couvrir les dépenses de fonctionnement du Comité.

A savoir :

- Couverture frais réunion pour l'année ..... 120.000 F.
- Encadrement administratif et gestion  
de la caisse du germon ..... 40.000 F.
- Soit une somme globale de : ..... 160.000 F.

## II - RECETTES D'ASSITANCE :

Elles sont conformes au projet de budget présenté en Mai 77, sauf pour la taxe professionnelle de 0,05  $\text{F} / \text{Kg}$ , dont le rendement est supérieur à celui escompté en raison d'une bonne saison de pêche (6.000 tonnes environ contre 5.000 tonnes budjetées).

Les taxes professionnelles devraient donc se monter approximativement à :

150 bateaux x 1.300 F. = 195.000 F.	} Caisse du Germon
5.900 X 0,05 = ..... 295.000 F.	

300.000 F. X 0,55 = ..... 165.000 F. Participation ONAPROGER à la mission longue de 120 jours.

A cette participation des professionnels, il convient d'ajouter des recettes d'intervention du " Pêcheur Breton " au niveau :

- de la livraison de gas-oil ..... 53.000 F. env.
- des Interventions mécaniques ..... 30.000 F. env.

Au total la participation des professionnels se monte donc à : 738.000 F.

L'aide de l'État se montera à :

- Marine Marchande : ..... 837.800 F.
- FIOM : ..... 493.000 F.

1.330.800 F. (soit 65% des dépenses).

Et porte les recettes totales à 2.068.800 F. pour équilibrer le budget.

COMPTES ARRETES AU 3 DECEMBRE 1977  
CAMPAGNE D'ASSISTANCE THONIERE EN 1977

BILAN FINANCIER

RECETTES	DÉPENSES
2.070 000 F.	2.067.139 F.

Solde : non significatif (bilan provisoire)



## CAMPAGNE GERMONIERE 1977 RECETTES D'ASSISTANCE

Produit des licences spéciales de pêche au germon : .....	202.475 F.
CAMARET- MORGAT (23 x 1.300) .....	29.900 F.
DOUARNENEZ (11 x 1.300) .....	14.300 F.
AUDIERNE (12 x 1.300) .....	15.600 F.
GUILVINEC (24 x 1.300) .....	31.200 F.
CONCARNEAU (27 x 1.300) .....	35.100 F.
LORIENT ; (8 x 1.300) .....	10.400 F.
ÉTEL (11 x 1.300) .....	14.300 F.
ÎLE D'YEU (15 x 1.300) .....	19.500 F.
LES SABLES D'OLONNE (11 x 1.300) .....	14.300 F.
SAINT GILLES (5 x 1.300) .....	6.500 F.
SAINT JEAN DE LUZ (5 x 1.300) ..... ; .....	6.500 F.
(15 x 325) (estimatif) .....	4.875 F.
<b>PRODUIT DE LA TAXE D'ASSISTANCE 0,05 ¢</b> .....	<b>292.870 F.</b>
CAMARET 6 MORGAT (902.895 x 0,05) .....	45.144,75 F.
DOUARNENEZ (422,902 x 0,05) .....	21.145,10 F.
AUDIERNE (618,100 x 0,05) .....	30.905,00 F.
GUILVINEC (830.064 x 0,05) .....	41.503,20 F.
CONCARNEAU (1.079.819 x 0,05) .....	53.990,95 F.
LORIENT (301.00 x 0,05) (estimation) .....	15.050,00 F.
ÉTEL (313,800 x 0,05) .....	15.690,00 F.
ÎLE D'YEU (398.956 x 0,05) .....	19.947,80 F.
LES SABLES D'OLONNE (334.175 x 0,05) .....	16.708,75 F.
SAINT GILLE (278.001 x 0,05) .....	13.900,05 F.
SAINT JEAN DE LUZ (377.700 x 0,05) .....	18.885,00 F.

Au total 5.857.412 kg débarqués par 151 bateaux de pêche au large et 15 petits bateau de SAINT JEAN DE LUZ.

## RECETTES SUR VENTES DE GAS-OIL AUX GERMONIERS

Quantités consommés par les thoniers :

1 <sup>ère</sup> Marée .....	303.400 L.
2 <sup>ème</sup> Marée .....	74.550 L.
3 <sup>ème</sup> Marée .....	77.550 L.
4 <sup>ème</sup> Marée .....	<u>13.300 L.</u>

468.800 Litres au prix moyen de 0,585 F./L.

Déduction faite de l'aide au carburant, ce prix moyen est de 0,4857 F.

Le prix de vente aux germoniers a été de 0,60 F./L.

Les recette sont donc de :  $(0,60 - 0,4857) \times 468.800 = 53.583,84$  F.

## RECETTES SUR LES INTERVENTIONS MÉCANIQUES

1° Plongées :

1 <sup>ère</sup> Marée .....	6 interventions
2 <sup>ème</sup> Marée .....	7 "
3 <sup>ème</sup> Marée .....	4 "
4 <sup>ème</sup> Marée .....	1 "

Soit 18 interventions estimées à 4.000 F.

2° Interventions mécaniques :

1 <sup>ère</sup> Marée .....	18 interventions
2 <sup>ème</sup> Marée .....	9 "
3 <sup>ème</sup> Marée .....	14 "
4 <sup>ème</sup> Marée .....	5 "

Soit 46 interventions estimées à 14.100 F.

3° Interventions électriques et frigorifiques

1 <sup>ère</sup> Marée .....	13 interventions
2 <sup>ème</sup> Marée .....	6 "
3 <sup>ème</sup> Marée .....	5 "
4 <sup>ème</sup> Marée .....	0 "

Soit 24 interventions estimées à 7.200 F.

AIDES DIVERSES .....	1.495.800 F.
- Aide de l'État à l'assistance aux germoniers :	
Subvention forfaitaire s'élevant en 1977 à : .....	817.800 F.
- Aide du FIOM à l'assistance thonière :	
Mission normale de 120 jours : .....	361.000 F.
Mission supplémentaire de 18 jours : .....	132.000 F.                      493.00 F.
- Aide d'ONAPROGER pour la mission supplémentaire	
De 18 jours (cotisations professionnelles)	
300.00 F. x 55% .....	165.000 F.                      165.000 F.
RECETTES TOTALES .....	environ 2.070.00 F.

## CAMPAGNE GERMONIERE 1977

### Dépenses d'assistance

ASSISTANCE OPÉRATIONNELLE .....	1.843.092 F.
Location du PÊCHEUR BRETON :	
122 jours à 13.000 F. / jour, soit .....	1. 586. 000 F.
Frais de gas-oil :	
Consommation du PÊCHEUR BRETON	
(4.550 litres de gasoil / jour de mer.	
Pour 104 jours de mer = 173.214 F.	
Prix moyen de marché du gas-oil : 0,5857 F./l	
Aide au carburant : 10,5 ¢/l .....	229.367 F.
Frais d'escale " POUTA - DELGADA – Açores .....	1.263 F.
Frais de lamanage et de remorquage .....	3.378 F.
Frais de location appareils radio-navigation :	
Decca : 946,00 F. x 4 mois = ... 3.784 F.	
Fac simulé 535,00 F. x 4 mois = 2.140 F. ....	5.924 F.
Fourniture papier Fac simulé .....	440 F.
Radio-communications	
(Très provisoirement le chiffre de 7.500 F.	
Réalisé en 1975 est repris en attente des comptes) .....	7.500 F. (Provisoire)
Frais de liaison avec les thoniers :	
- 4 gilets rafale .....	402 F.
- Intervention su moteurs Hors-bord .....	946,55 F.
- Réparation "Astral " .....	1.030,90 F.
- Essence Hors-bord .....	480,00 F.
62,00 F .....	2.921 F.

ASSISTANCE OPÉRATIONNELLE (suite)	
Livraison de gasoil aux thoniers	
- Aussières 52/8/200 .....	2.175,80 F.
- Pipe-gas-oil .....	1. 616,00 F.
- Cristalflex 38 x 48 .....	2.502,75 F. .... 6.299 F.
ASSISTANCE MÉDICALE	34.269 F.
Indemnités de mission	
- Docteur Auffray .....	6.300 F.
- " Mallen .....	4.050 F.
- " Simon .....	4.321 F.
- Préfecture Maritime .....	500 F. (avance)
- Docteur Maugat .....	+ 4.000 F. (provisoire) ..... 19.171 F. (Provisoire)
Hébergement des médecins à bord	
109 jours x 30,00 F. ....	3.270 F.
Frais pharmaceutiques	
- Divers .....	138,75 F.
- Le 18 Juin 77.....	2.113,30 F.
- Le 29 Août 77 .....	1.304,85 F.
- Le 13 Août 77 .....	1.941,45 F.
- Le 23 Septembre 77 .....	1. 319,20 F. .... 6.818 F.
Hébergement des malades à bord du PÊCHEUR BRETON	
- 1 <sup>ière</sup> Marée : 55 jours	
- 2 <sup>ème</sup> " : 38 "	
- 3 <sup>ème</sup> " : 42 "	Soit 167 jours à 30,00 F. .... 5.010 F.
- 4 <sup>ème</sup> " : 32 "	
ASSISTANCE MÉTÉOROLOGIQUE	7.438 F.
Indemnités de mission	
- M. Laczowski .....	1.543,00 F.
- M. Stum .....	980,00 F.
- M. Nollergues .....	770,00 F.
- M. Porez .....	875,00 F. .... 4.168 F.

ASSISTANCE MÉTÉOROLOGIQUE (suite)	
Hébergement des météo à bord	
1 <sup>ière</sup> Marée : 33 jours	
2 <sup>ième</sup> " : 25 " .....	3.270 F.
4 <sup>ième</sup> " : 22 "	
ASSISTANCE SCIENTIFIQUE DE L'ISTPM .....	
Hébergement à bord	
- 33 jours	
- 25 jours	58 jours à 30,00F. .... 1.740 F.
ASSISTANCE EN PLONGÉE ..... 19.015 F.	
Indemnités de mission = 13.120 + 3.160,89 + 91,46 F.	
- Bottillons " PIEL " .....	102,05 F.
- Révision matériel plongée .....	191,41 F.
- Frais de déplacement M. Toyos .....	320,00 F.
- Indemnités nourriture à terre .....	578,35 F.
- Assurance équipage .....	1.450,66 F. .... 19.014,82 F.
DIVERS ..... 1.585 F.	
- Radiocommunications prospection ..... 880,77 F. (Provisoire)	
- Livraison d'eau douce aux	
Thoniers 35.220 litres x 0,02 F. ....	704,40 F. .... 1.585,17 F.
DÉPENSES TOTALES D'ASSISTANCE..... 1.907.139 F.	
Soit un écart de 58.000 F. avec budget prévisionnel	
DÉPENSES ANNEXES ..... 160.000 F.	
Préparation assistance et réunions du Comité du Germon somme forfaitaire pour l'exercice 1977 de .....	
	120.000 F.
Gestion de la Caisse du Germon et encadrement administratif par le C.C.P.M. (somme forfaitaire) .....	
	40.000 F.
DÉPENSES GLOBALES LIÉES A L'ASSISTANCE : ..... <b>2.067.139 F.</b>	

### **XIII) RÉSUMÉS ET RAPPORTS DE QUATRE CAMPAGNES** **LUDOVIC PIERRE du 15/06/ 1971 AU 10/07/1971 – PÊCHEUR BRETON du** **08/09/1977 au 27/09/1979 - THALASSA du 12/08/1987 au 11/09/1987 -** **DOURIC II du 01/06/1991 au 01/07/1991.**

#### **Résumé de la campagne de 1968 par le LUDOVIC PIERRE :**

- Nombre de Thoniers armés : Environ 480
- Nombre total des interventions : 612
- Distances parcourues : 15 785 milles
- Interventions mécaniques : 104 dont une trentaine d'interventions importantes évitant ainsi une dizaine de retour au port en remorque
- Plongées sous-marines : 25 dont 2 dangereuses. 7 à 8 remorquages évités
- Interventions médicales : 101 visites à bord
- Consultations médicales par radio : 160
- Hospitalisations à bord du LUDOVIC PIERRE : 19 blessés ou malades
- Évacuations dans un hôpital à terre : 5 hommes
- Interventions Radio - électriques : 173 dépannages à bord de 148 thoniers
- Interventions scientifiques : Thoniers visités : 202 - Relevés bathymétriques : 171
- Thons mesurés : 2 500
- Prises d'échantillons biologiques : 121
- Approvisionnements 222 thoniers pour un total de 275 500 litres de gasoil
- Navires ravitaillés en vivres : 22



**ÉTAT RÉCAPITULATIF DES INTERVENTIONS DU LUDOVIC PIERRE  
AU COURS DES 4 MISSIONS D'ASSISTANCE A LA FLOTTILLE LORS DE LA  
CAMPAGNE THONIÈRE DU 16 JUIN AU 30 SEPTEMBRE 1969**

NATURE DES INTERVENTIONS	INTERVENTIONS A BORD DES BATEAUX	INTERVENTIONS PAR RADIO	INTERVENTIONS GRAVES
MECANIQUE dépannage moteur Électricité ..... Frigo .....	66 18 <u>3</u> 87 interventions sur 78 bateaux		18 qui auraient nécessité un remorquage
PLONGÉES SOUS ... MARINE	18 Interventions		3 à 4 bateaux auraient pris la remorque
RADIO ÉLECTRIQUE	81 pour phonie 37 pour gonio 8 pour sondeur 4 pour decca 1 pour radar 131 interventions		
MÉDICALE	110 malades vus sur les bateaux ou à bord du LUDOVIC PIERRE 25 malades hospitalisés pour 72 jours de présence sur le LUDOVIC PIERRE 14 malades ramenés à terre. 153 consultations par radio		
FOURNITURES Gas-oil ..... Eau douce ..... Huile ..... Vivres .....	228 570 litres pour 191 bateaux 3 780 pour 31 bateaux 500 litres pour 31 bateaux 11 bateaux		
REMORQUAGE	2 remorquages sur 678 milles		
<p>Au cours de la campagne du 16 juin au 30 septembre 1969, il a été effectué 568 interventions pour 475 bateaux différents. Il a été parcouru 18 201 milles (33 708 kilomètres).</p>			



RAPPORT DU LUDOVIC PIERRE A LA FLOTTILLE THONIÈRE  
DU 15 JUIN AU 10 JUILLET 1971.

Je soussigné, Tonnerre Jean, patron du chalutier LUDOVIC PIERRE, de l'armement des PÊCHERIES DE CORNOUAILLE déclare ce qui suit :

Parti le Mardi 15 JUIN 1971 à 19h00 pour la première partie de la mission d'assistance à la flottille thonière. Après avoir doublé la pointe de Pen - Men, nous mettons le cap au 225 vrai. Toute la nuit et durant la journée du 16 JUIN, nous continuons à ce cap.

A 18h50, nous faisons une pêche avec le chalut Isaacs-Kidd\* par L = 44°34' N et G = 07°42' W. Nous filons 1 000 m. de câble. La manœuvre terminée, nous continuons au CV = 230°, à la vitesse route.

JEUDI 17 JUIN

Toute la journée nous faisons route. A 21h30, nous faisons une pêche au chalut Isaacs-Kidd par L = 40°50' N et G = 12°44' W.

VENDREDI 18 JUIN

A 9h15, Sippican\*\* par L = 38°50' N et G = 13°40' W.

A 11h00, nous arrivons avec le groupe de bateaux.

11h05, le chef est sur le BIBELOT, pour détecter et étancher une fuite de fréon. Après avoir effectué le plein de fréon, le travail est terminé à 14h20.

11h30 nous livrons 1 000 L de gaz-oil au PETITE JACQUELINE.

12h00 " " 2 000 L de " au DURANDAL.

11h40 le docteur est sur le PETITE JACQUELINE. Il revient à notre bord à 12h00.

11h45, le technicien radio est sur le GUERIEZ VARI pour le gonio.

Après essais, tout fonctionne à 12h30

14h30, nous livrons 100 L d'eau douce au DURANDAL.

Le technicien radio est sur le DURANDAL pour la phonie.

Le travail est terminé à 15h55.

De 16h00 à 22h00, nous faisons un peu de pêche avec les bateaux et prenons 17 poissons.

22h00 nous filons le chalut Isaacs-Kidd, et à 23h00, nous stoppons.

\* Chalut Isaacs-kidd : *filet de pêche de IKMT Isaacs-Kidd pour chalutage en profondeur moyenne (également connu sous le nom de filet de plancton Hamburg HPN) est le filet standard pour la collecte de plus grandes quantités de macrozooplancton et de micronecton.*

\*\* Sippican : *du nom de la firme qui a inventé le système des sondes XBT (pour eXpendable BathyThermograph) consiste à mettre à l'eau une sonde perdue qui permet d'obtenir un profil vertical de température entre la surface et une profondeur comprise en 500 et 1800m dépendante du type de sonde utilisé.*

## DIMANCHE 20 JUIN

Toute la matinée, le technicien radio travaille à notre bord, sur le poste du ND DE SAUVAGNAT. A 13h15, le poste est remis sur le bateau, mais après essais à 14h30, il ne marche toujours pas. Le patron du bateau se voit dans l'obligation de commander un poste à terre.

10h30, un blessé du CA M'SUFFIT vient se faire soigner à notre bord. Les soins sont terminés à 10h50.

14h30, le technicien radio est sur le GRAND CECE pour la phonie.

16h50n le travail est terminé.

22h00 Nous faisons une pêche au chalut Issacs-Kidd par L = 38°46' N et G = 14°20' W. Nous filons 100 m. de câble. Au bout d'une demi-heure il y a environ 1 kg de crevettes.

Toute la nuit nous faisons route au CV 295, à la vitesse de 9 nœuds.

## LUNDI 21 JUIN

10h50 le chef est sur le TOUBIB. Il ne peut que constater que les batteries de ce bateau sont hors d'usage.

14h50 : Sippican par L = 39°15' N et G = 16°45' W.

17h00 : nous filons le chalut Isaacs-Kidd à environ 250 m. (400 m. de câble), et tirons le chalut à 4 nœuds toute la nuit.

## MARDI 22 JUIN

6H00, nous remontons le chalut. Sippican par L = 40°15' N et G = 17°08' W.

08h00 Le chef est sur le GUERIEZ VARI qui a des ennuis de dynamo. Le tendeur de la dynamo est réparé et après essais, tout fonctionne à 10h45.

09h00 : nous livrons 1 710 L de gas-oil au RISQUE TOUT

13h20 :	"	"	1 500 L	"	ÉGALITÉ
13H55 :	"	"	1 000 L	"	ÉTOILE DE MARIE
14H40 :	"	"	2 000 L	"	KERMOOR
15h05 :	"	"	1 700 L	"	GISÈLE ROGER

Pendant ce temps, le radio travaille sur deux bateaux.

12h15 : il est sur le MARTA pour la phonie. Le travail est terminée à 13h20.

14h00 : " ÉTOILE DE MARIE pour l'émission. A 16h10, tout est réparé.

19h05 : Il retourne sur le MARTA qui était retombé en panne. Le travail est terminé à 20h40 et après essais, tout fonctionne.

12h30 : un malade du BELOTE ET RE est venu se faire soigner à notre bord.

A 22h00, nous restons stoppés.

## MERCREDI 23 JUIN

A 7h30, comme tous les jours, nous recevons les isothermes de la mer, transmis par le Conquet Radio.

08h55 : nous livrons 2 000 L de gas-oil au VERS LE TRAVAIL.

10h00 : " 1 500 L " " JOSEPH MADELON

10h20 : les plongeurs visitent la coque du JOSEPH MADELON

15h30 : Le chef se rend sur le BALADIN. Il soude le pot d'échappement percé, confectionne une entretoise qui est posée entre les brides du pot d'échappement et du silencieux. A 20h30, le travail est terminé.

15h30, un malade du BALADIN vient à bord.

De 20h30 à la nuit, nous restons en pêche parmi les bateaux par L = 40°42' N et G = 16°55' W.

#### JEUDI 24 JUIN

13h45 : nous livrons 1 000 L de gas-oil au OISEAU MIGRATEUR

14h05 : " " 1 000 L " PETITE HÉLÈNE

20h45 : " " 1 500 L " NOTRE DAME DE SAUVAGNAT

22h15 : " " 1 000 L " COMPAGNON DU LARGE

Pendant ce temps, à 13h45, le technicien radio est sur le PETITE HÉLÈNE. Il revient à notre bord à 15h20 avec le sondeur sur lequel il travaille jusqu'à 16h30. Il est remis sur le bateau et après essais, tout fonctionne à 17h30.

A 18h00, nous transmettons, comme tous les jours, aux bateaux, la météo faite par le météorologiste embarqué sur le LUDOVIC PIERRE, car depuis le départ, nous ne pouvons plus recevoir celle transmise par Le CONQUET RADIO.

20h15, nous faisons une pêche au chalut Isaacs-Kidd.

20h35, le chef est sur le MARIN. Il remplace le gonfleur sur culasse après avoir essayé de réparer celui en place. Il remplace un tuyau de charge des bouteilles et met hors circuit le filtre bouché.

Après huit heures de travail, il rentre à notre bord à 05h30 du matin.

#### VENDREDI 25 JUIN

A 5h30, nous faisons un peu route à l'ouest vers les bateaux.

07h30 : nous livrons 1 000 L de gas-oil au JEAN ROSELYNE

07h55 : " 1 500 L " JOSETTE ANNICK

08h15 : " 1 500 L " MISSIS

10h30 : " 1 000 L " OCÉAN DES TEMPÊTES

11h55 : " 1 000 L " KREISKER

12h15 " 1 000 L " PELL EUZ AN NEIZ

11h00 le technicien radio est sur le KREISKER pour la phonie. Le travail est terminé à 11h50.

A 12h30, étant par L = 40°50' N et G = 18°15' W, nous faisons route au CV 80 vers le BLEUETTE ET MARIE PIERRE qui a son hélice bloquée par un morceau de chalut par L = 41°10' N et G = 16°35' W.

A 21h30, nous arrivons avec le bateau, les plongeurs sont immédiatement sous le bateau. Après 20 mn de travail, ils libèrent l'hélice. Le morceau de chalut avait fait

6 tours autour des pales de l'hélice. Sans notre intervention, le BLEUETTE ET MARIE PIERRE aurait dû prendre la remorque et aurait parcouru 360 milles pour aller à VIGO, le port le plus proche.

Pendant ce temps, le technicien radio est sur le bateau en difficulté de réception. Il travaille jusqu'à 23h50.

A cette heure nous faisons route au CV 260.

#### SAMEDI 26 JUIN

Toute la nuit nous faisons route au CV 260 - A 7h00, nous sommes par L= 40°52' N et G = 17°50' W.

A 7h20, nous sommes avisés par le Conquet Radio que la PETITE LAURENCE est stoppée par L = 44°50' N et G = 10°14' W, avec l'embrayage cassé. Aussitôt nous mettons en liaison avec ce bateau, et comme il n'y a personne dans ces parages pour le remorquer, je décide de faire route sur lui. A 8h00 nous faisons route au CV 50 à la vitesse de 12,5 nœuds. Nous avons à parcourir 420 milles.

Comme nous faisons route en direction de l'Espagne, je fais demander les besoins en gas-oil de la flottille. Je reçois une commande de 60 tonnes.

Toute la journée nous faisons route au CV 58.

#### DIMANCHE 27 JUIN

A 7h00 nous sommes par L = 43°55' N et G= 13°25' W.

A 9h00 nous venons au CV 65.

A 18h30, nous arrivons sur la PETITE LAURENCE. Aussitôt le chef se rend sur le bateau et constate que la cloche d'embrayage n'est plus solidaire du pignon de marche avant. N'ayant aucune pièce de rechange pour embrayage MASSON, et le patron ayant fait le nécessaire pour commander les pièces en France et les faire acheminer vers la Corogne, je décide de remorquer la PETITE LAURENCE à la Corogne.

A 18h50, la remorque est passée par L = 45°02' N et G = 10°15' W. Je fais filer 700 m. de câble et à 19h30 nous commençons notre route au CV 140, vitesse 8 nœuds. Nous avons 130 milles à parcourir.

#### LUNDI 28 JUIN

Sans encombre, nous rentrons à la Corogne à 12h30. Dans l'après-midi, nous faisons 55 000 L de gas-oil ainsi que 12 tonnes d'eau douce.

A 21h00 nous quittons la Corogne.

#### MARDI 29 JUIN

Toute la journée nous faisons route au CV 250 par beau temps.

A 21h45, nous faisons un Sippican ainsi qu'une pêche au chalut Isaacs-Kidd.

## MERCREDI 30 JUIN

A 9h00, nous arrivons avec un groupe de bateaux par L = 42°00' N et G = 17°20' W.

A 9h25, le technicien radio est sur le DURANDAL pour le gonio, mais vu l'importance de la panne, il ne peut rien faire.

9h30 : un malade du PROTEE vient à notre bord se faire examiner l'œil car il a un corps étranger de fixé au centre. Le docteur ne pouvant enlever ce corps étranger, décide de le garder à notre bord.

Durant la journée, nous approvisionnons les bateaux suivants :

09h30 : 1 000 L de gas-oil au PROTEE.

10h00 : 1 000 L " FRANCOISE JACKY LISE

10h10 : 1 000 L " JEAN LOUIS BERNARD

10h25 : 1 500 L " DRAGON

10h55 : 1 000 L " TANGO

11h15 : 1 500 L " ORCHIDÉE

11h40 : 1 000 L " MARIN

11h50 : 1 000 L " TIENS BON

16h10 : 1 500 L " KER GUERIN

16h30 : 1 400 L " CADETS VENDÉENS

16h50 : 1 500 L " GARS DE LA MARINE

17h10 : 1 300 L " PETITE FOULE

17h30 : 1 200 L " ASILE DU PÊCHEUR

18h05 : 1 000 L " GINETTE MICHEL

18h30 : 2 000 L " JEANNE ALINE

18h55 : 1 000 L " CHATELET

Pendant ce temps, le technicien radio effectue divers travaux sur :

11h15 : il change la pastille du micro de l'ORCHIDÉE.

16h10 : il travaille jusqu'à 17h00 sur le sondeur du KER GUERIN.

17h10 : Il travaille sur le Decca de l'ALAIN ANNICK jusqu'à 19H30.

11H15 : le chef est sur le TIENS BON pour faire un réglage de soupape. Le travail est terminé à 12h30.

16h30 : le chef est sur le CADETS VENDÉENS. Il règle la tension de charge des batteries, l'avance à l'injection et tare les six injecteurs.

A 20h40, après essais, tout fonctionne.

21h45 : le chef est sur la JEANNE ALINE pour faire un réglage sur le régulateur. Le travail est fini à 22h40.

17h15 : un malade du ALAIN ANNICK vient se faire soigner à notre bord.

A 22h30 nous faisons une pêche au chalut Isaacs-Kidd par L = 41°55' N et G = 17°45' W puis nous faisons route au CV 265.

## JEUDI 1<sup>er</sup> JUILLET

Toute la nuit nous continuons au même cap. A 7h00 nous sommes par L = 41°45' N et G = 19°30' W.

Pendant la journée nous livrons plus de 34 000 L de gas-oil aux bateaux suivants :

08h30 : 2 000 L au BREIZ IZEL  
09h05 : 2 000 L " TOUBIB  
09h25 : 1 000 L " KURUN  
09h45 : 2 000 L " KARET  
10h05 : 1 000 L " TELEN MOR  
10h55 : 1 000 L " PELL EUZ AN NIEZ  
11h05 : 1 000 L " DIDIER JOCELYNE  
11h20 : 1 500 L " GILBERT GUY  
11h40 : 1 000 L " PETITE MIMI  
12h00 : 1 000 L " DON BOSCO  
12h10 : 2 000 L " Kael COZ  
12h30 : 1 500 L " SANT THEY  
12h45 : 1 200 L " BLEUN BRUZ  
14h10 : 1 000 L " CHALET D'ESPOIR  
14h25 : 1 500 L " BRIGITTE ET PHILIPPE  
15h00 : 1 500 L " PETITE MARIE CLAUDE  
15h15 : 1 000 L " ATLANTIDE  
15h40 : 1 000 L " PEN AR ROZ  
16h10 : 1 500 L " MAGICIEN  
16h20 : 1 500 L " MOGUERIEC  
16h40 : 1 000 L " PÉLERIN DE LA MER  
17h00 : 1 000 L " AMOUR DU MARIN  
17h10 : 1 000 L " MARCEL ANDRÉ  
17h30 : 2 000 L " THAIS  
17h50 : 2 000 L " ROI GRADLON  
18h15 : 1 000 L " NÉBULEUSE

Pendant ces opérations, nous faisons différents dépannages :

8h45 : Le docteur est sur le BREIZ IZEL.

9h00 : le technicien radio est sur la GROTTÉ DE PORT NISCOP pour la réception.  
Le travail est terminé à 11h30 sans résultats.

10h20 : le chef est sur la PETITE MARIE CLAUDE. Il change les tresses du presse-étoupe, de la ligne d'arbre, car celles qui sont en place sont trop fortes ce qui provoque un échauffement. Après essais, tout fonctionne normalement à 14h00. Sans notre intervention, ce bateau risquait de prendre la remorque, car l'arbre pouvait se gripper.

11h45 : le technicien radio est sur l'AR POILU pour le gonio. Le travail est terminé à 13h45.

11h20 : un malade du SANT THEY vient se faire soigner à notre bord.

15h15 : le chef est sur le PELL EUZ AN NEIZ pour contrôler le démarreur électrique. A 15h40, il revient à notre bord.

A 18h30, nous faisons un Sippican par  $L = 41^{\circ}45' N$  et  $G = 19^{\circ}00' W$ , puis nous faisons route vers les Açores, pour faire examiner le malade du PROTEE par un spécialiste, qui pourra extraire le corps étranger de l'œil, ce genre d'intervention ne pouvant être faite en mer. Je choisis les Açores, car nous sommes à 110 milles plus près que l'Espagne. Nous faisons route au CV 230.

#### VENDREDI 2 JUILLET

Toute la journée nous faisons route vers les Açores au CV 230.

#### SAMEDI 3 JUILLET

A 2h00 nous rentrons au port de PUNTA DELGADA dans l'île de SAN MIGUEL. Les formalités accomplies, le malade est conduit, accompagné du docteur, chez un spécialiste. A 04h30, l'intervention est terminée et le blessé rejoint le LUDOVIC PIERRE. Ayant commandé 10 tonnes de gas-oil, celui-ci nous est livré à 17h00.

A 22h00, nous quittons PUNTA DELGADA. La pointe Ferraria doublée, nous mettons cap au CV 50.

#### DIMANCHE 4 JUILLET

Toute la journée nous faisons route au CV 50. A 16h45 nous faisons un Sippican et une pêche au chalut Isaacs-Kidd par  $L = 40^{\circ}00' N$  et  $G = 23^{\circ}05' W$ .

#### LUNDI 5 JUILLET

A 7h00, nous nous trouvons par  $L = 42^{\circ}00' N$  et  $G = 20^{\circ}35' W$ .

07h15, nous livrons 300 litres d'eau douce au ANNICK EUGÈNE.

A 08h00, le JACQUES ET RENÉ signale qu'un de ses hommes est tombé sur le pont et qu'il souffre de l'épaule. Aussitôt nous faisons route vers lui au CV 65.

A 10h45, nous arrivons avec le JACQUES ET RENÉ. Le docteur passe à son bord et après examen, il décide de prendre le blessé à notre bord, puis de le conduire à terre, car il y a luxation de l'épaule qui nécessite une intervention chirurgicale après anesthésie générale. Après avoir embarqué le blessé nous faisons route sur un groupe de bateaux.

13h50 : un malade du JEAN CLAUDE HÉLÈNE vient à notre bord.

14h00           "           MONA LISA                               "           "

14h30           "           SPIROU                                       "           "

Après examen ces malades regagnent leur bateau.

Pendant ce temps, nous livrons du gas-oil :

13h55 : 2 000 L au JEAN CLAUDE HÉLÈNE  
14h20 : 1 500 L " LAENNEC  
14h35 : 1 000 L " SPIROU  
14h50 : 2 000 L " CHRISTMAS  
15h15 : 1 000 L " MENEZ KEROUIL  
16h10 : 1 000 L " RÉGIS ÉRIC  
16h35 : 2 000 L " MOUSS BIHAN COZ  
17h15 : 1 500 L " MOUSS BIHAN IV  
17h35 : 1 500 L " MARIE SUZANNE  
18h50 : 2 000 L " CRÉDO DU MARIN

Pendant ce temps, le technicien radio est sur le SPIROU pour le gonio. Il travaille de 14h25 à 15h30. Puis sur le RÉGIS ÉRIC pour le Decca de 15h40 à 17h30.

A 16h40, le chef est sur le GI AN KA. Il répare le régulateur de tension. Après essais tout fonctionne à 17h40.

A 18h50, nous faisons un peu de route au CV 150 vers le PROTEE. A 19h10 nous remettons sur ce bateau le malade conduit aux Açores et qui est resté à notre bord 6 jours. Pendant ce temps, le chef est sur le PROTEE pour faire un réglage de soupapes.

Durant ce temps, nous faisons une pêche au chalut Isaacs-Kidd par  $L = 42^{\circ}15' N$  et  $G = 19^{\circ}50' W$ .

A 20h50, le zodiac est embarqué et nous faisons route vers un bateau qui a un filin dans son hélice.

#### MARDI 6 JUILLET

A 1h40 nous arrivons avec le LILI JOLIE. Aussitôt les plongeurs sont sous le bateau et dégagent un filin qui était pris sous le gouvernail.

A 2h10 nous embarquons le zodiac et nous continuons notre route vers LA COROGNE au CV 85.

#### MERCREDI 7 JUILLET

A 3h00 nous faisons la jonction avec le navire scientifique NOROIT sur lequel nous débarquons monsieur Dao qui continuera son travail en mer pendant notre séjour à LORIENT.

A 11h45, sur notre route nous croisons EN PÉRE PÉNARD nous livrons 1 500 L de gas-oil. A 12h00 nous sommes par  $L = 43^{\circ}35'$  et  $G = 16^{\circ}46' W$ .

A 20h15 alors que nous pénétrons dans la baie de LA COROGNE, nous recevons sur 2182 khz un appel du RAYMOND MARTINE qui est stoppé par  $L = 43^{\circ}30' N$  et  $G = 14^{\circ}30' W$ .



A 20h20 nous nous amarrons au quai de LA COROGNE. Aussitôt le docteur et moi-même, nous accompagnons le blessé à l'hôpital. Après une radiographie et les soins donnés, nous retournons à bord du LUDOVIC PIERRE avec le blessé.

A 22h30 nous quittons LA COROGNE. A 23h00 nous faisons route au CV 270.

#### MERCREDI 8 JUILLET

A 7H00 nous sommes par L = 43°25' N et G = 10° 40' W toujours route au CV 270.

A 16h10 nous arrivons avec le RAYMOND MARTINE par L = 43°30' N et G = 13°20' W. Le RAYMOND MARTINE a été pris en remorque par le GARS DE LA MARINE. A notre tour nous remorquons ce bateau au CV 70, vitesse 8 nœuds. Les vents sont NE de force 3, la mer agitée.

Le chef travaille pendant 8 heures à bord du bateau. Il a trouvé le moteur bloqué avec de l'eau dans les cylindres, le collecteur d'échappement réfrigéré percé. Celui-ci est remplacé, le carter d'huile vidangé, le jeu aux soupapes réglé.

Après plusieurs tentatives de lancement le moteur démarre.

A 23h45, la remorque est larguée. Sans notre intervention ce bateau aurait dû prendre la remorque pour rentrer en France.

#### VENDREDI 9 JUILLET

A 00h00 nous faisons route LORIENT au CV 60 - Les vents sont NE de force 4, mer agitée.

A 7h00 nous sommes par L = 44°32' N et G = 16°55' W

Toute la journée nous continuons au même cap.

#### SAMEDI 10 JUILLET

A 13h00 nous amarrons au quai de LORIENT après avoir parcouru 5 150 milles.

Tel est mon rapport que je certifie sincère et véritable me réservant le droit de l'amplifier si besoin est.

Fait à bord du LUDOVIC PIERRE le 10 JUILLET 1971

Jean Tonnerre

**TABLEAU RÉCAPITULATIF DES INTERVENTIONS  
DU CHALUTIER LUDOVIC PIERRE A LA FLOTTILLE THONIERE  
DU 15 JUIN AU 10 JUILLET 1971**

**MÉCANIQUE**  
(Dépannage moteurs  
électricité)                      **14 interventions**                      2 très graves évitant un remorquage  
6 graves  
6 nécessaires

**PLONGÉE**                      **3 plongées**                      dont 1 a évité un remorquage

**RADIO ÉLECTRIQUE**  
**20 interventions**                      9 phonie  
7 gonio  
2 sondeur  
2 Decca

**MÉDICALE**  
4 consultations par radio  
15 consultations sur les thoniers ou sur le LP  
2 cas ont nécessité le retour à terre  
2 malades ont été hospitalisés sur le LP  
pour une durée de 12 jours

**FOURNITURES :**                      Gas-oil = 99 010 litres  
Eau douce = 600 litres

**REMORQUAGE :**    1 sur une distance de 130 milles.

Durant cette campagne, le LUDOVIC PIERRE a parcouru 5 150 milles, visité 101 bateaux, et évité à 3 bateaux de prendre la remorque.

## RAPPORT DE MER SUR LE REMORQUAGE DU PETITE LAURENCE DZ 4173

Je soussigné Tonnerre Jean, patron du chalutier LUDOVIC PIERRE de l'armement des PÊCHERIES DE CORNOUAILLE, déclare ce qui suit :

Étant en assistance à la flottille thonière depuis le 15 juin 1971, le samedi 26 JUIN 1971 à 7h20 par L = 40°52' N et G = 17°50' W, je suis avisé par le Conquet Radio que le thonier PETITE LAURENCE DZ 4173 est stoppé par L = 44°50' N et G = 10°40' W, avec l'embrayage cassé.

A 8h00, je fais route vers ce bateau au CV 50 à la vitesse de 12,5 nœuds. Les vents sont Ouest de force 3, la mer houleuse. Nous avons 420 milles à parcourir.

Le dimanche 27 JUIN, à 18h30, nous arrivons avec le PETITE LAURENCE par L = 45°02' N et G = 10°15' W - A 18h50, la remorque est passée. Je fais filer 500 m de câble qui est maillé à un bout de chaîne de 20 m, fixé sur le thonier.

Après m'être assuré que les marques et les feux de remorquage sont en place, je commence la route au CV 140. La vitesse est réglée à 8 nœuds, les vents sont Ouest de force 3, la mer agitée. Après une demi-heure de route, je fais allonger la remorque de 200 m ce qui fait 700 m de filé.

Toute la nuit, nous continuons au CV 140.

A 6h00 par L = 44°02' N et G = 8°51' W, nous venons au CV 150.

A 9h45 par les fonds de 100 m, je vire 400 m de câble, et réduis la vitesse à 7,5 nœuds. A l'approche du port, je fais réduire la remorque, et à 11h30, dans la baie de LA COROGNE, je prends le PETITE LAURENCE à couple.

A 12h30, nous nous amarrons à quai après avoir parcouru 130 milles. Tel est mon rapport que je certifie sincère et véritable, me réservant le droit de l'amplifier si besoin est.

Fait à bord du LUDOVIC - PIERRE le 29 JUIN 1971

Jean Tonnerre

## **ASSISTANCE THONIERE - RAPPORT DU CHEF MÉCANICIEN**

PREMIERE CAMPAGNE DU 15 JUIN AU 10 JUILLET 1971

Je soussigné, Le Gal André, chef mécanicien à bord du chalutier LUDOVIC PIERRE de l'Armement DES PÊCHERIES DE CORNOUAILLE, certifie avoir effectué sur les navires thoniers les dépannages suivants :

LE 18 JUIN

Le BIBELOT sachant que nous avons le matériel nécessaire pour dépanner sa frigo, nous appelle dès notre arrivée avec la flottille.

Son installation est vide de fréon. Après un léger appoint, j'effectue une détection qui permet de déceler une fuite à quatre raccords et presse-étoupes de vannes, ainsi qu'une cassure de deux tuyaux. Les réparations effectuées et les fuites étanchées, le plein du circuit est fait.

Une demi-heure après la mise en marche, la température de la cale à poisson est tombée de 6° à 0°. Le fonctionnement de l'installation étant redevenu normal, le thonier peut reprendre sa pêche.

**L'intervention a duré 3 heures.**

LE 19 JUIN

Le DURANDAL nous signale qu'il est impossible d'étancher le distributeur de lancement (servant en même temps de gonfleur sur culasse) de son moteur BAUDOUIIN DK 6. En fonctionnant ainsi, il risque une mise hors d'usage de son appareil. Arrivé à bord, je constate que la goupille de fixation du volant sur la tige du pointeau est sectionnée. Une goupille est confectionnée et après sa mise en place, il est à nouveau possible de faire fonctionner normalement le distributeur.

**L'intervention a duré 1h30.**

LE 22 JUIN

Le GURIEZ VARI nous signale qu'il se trouve dans l'impossibilité de tendre la courroie de sa dynamo. Arrivé à bord, je constate que le système de tension est totalement calciné par la rouille. Aucune articulation ne fonctionne. A l'aide de dégrippant et de coups de marteau, j'arrive à faire bouger l'ensemble et à tendre convenablement la courroie. Le fonctionnement du système n'est pas encore parfait, mais avec force coups de marteau et de dégrippant effectués journellement, l'ensemble devrait parfaitement fonctionner avant le retour du bateau au port.

**L'intervention a duré 2 heures.**

## LE 23 JUIN

Le BALADIN qui fait route pêche nous signale que depuis la veille, son collecteur d'échappement vertical est percé. Les gaz envahissent non seulement la machine, mais le poste arrière. Il se trouve dans l'obligation de tourner à vitesse réduite. Dès notre arrivée avec lui, le collecteur est démonté et amené à bord du LUDOVIC PIERRE. Le revêtement d'amiante est enlevé laissant apparaître une fêlure sur les deux tiers de la circonférence à l'emplacement d'une soudure. La réparation effectuée, le collecteur est remonté à bord du thonier. C'est alors que je constate qu'il est trop court d'un bon centimètre. Ayant été mis en place de force, à l'état neuf. Il subissait une certaine contrainte et les vibrations aidant, il s'est fêlé à l'endroit le plus faible.

Ayant pris un joint comme gabarit, une entretoise est mise en place avec interposition de deux joints. Le collecteur occupant désormais sa position normale est à l'abri de tout accident de ce genre. J'ai toutefois conseillé au patron, dès son arrivée au port, de le faire saisir en son milieu afin de limiter les effets dus aux vibrations. Les essais effectués ayant donné toutes satisfactions, le thonier reprend sa route dans des conditions normales.

**L'intervention a duré 5 heures.**

## LE 25 JUIN

Le MARIN nous signale que le gonfleur sur culasse de son moteur POYAUD n'est pas étanche. Il continue donc à fonctionner après la charge des bouteilles occasionnant la détérioration du tuyau de refoulement. Lors du démontage du gonfleur, je constate qu'une bavure sur la bride de fixation empêche le pointeau d'occuper sa position normale, ce qui explique le manque d'étanchéité. D'autre part, le siège a été attaqué et un rodage s'impose. Ceci effectué, l'étanchéité n'étant pas parfaite, il est décidé de remplacer le gonfleur. Le tuyau de refoulement avarié et dont l'état général laisse à désirer, est remplacé par un neuf. Lors des essais, il apparaît que le filtre est complètement encrassé. Celui-ci est donc mis hors de service. La charge des bouteilles se faisant alors normalement, le circuit étant redevenu étanche, je rentre à bord du LUDOVIC PIERRE.

**L'intervention a duré 8 heures.**

## LE 27 JUIN

Le PETITE LAURENCE nous signale qu'il est en panne d'embrayage. Seule sa marche AR fonctionne. Lorsqu'après 36 heures de route, nous arrivons avec lui, je constate que la cloche d'embrayage n'est plus solidaire du pignon de marche AV. Je ne possède aucune pièce de rechange pour embrayage MASSON. Le seul moyen d'effectuer le dépannage est de prélever les pièces identiques de la marche AR. Mais le patron du thonier est entré en communication avec son

mécanicien de terre. Celui-ci a déjà fait le nécessaire pour commander les pièces et s'apprête à gagner l'Espagne pour effectuer les réparations. La meilleure solution est donc de prendre le thonier en remorque et de l'amener au port le plus proche : LA COROGNE

LE 30 JUIN

Le TIENS BON me réclame pour effectuer un réglage des soupapes de son moteur BAUDOUIIN DK6.

**L'intervention a duré 00h30mn.**

Le CADETS VENDÉENS nous avait signalé depuis quelques jours un mauvais fonctionnement de son régulateur de tension. Arrivé à bord, je constate que l'installation est en parfait état. Un léger réglage du potentiomètre du régulateur permet de ramener la tension à la valeur désirée.

Le patron me signale alors que son moteur POYAUD 6 cylindres fonctionne dans de mauvaises conditions : il fume énormément et n'atteint pas son plein régime. Il me demande de vérifier les injecteurs. Ceux-ci passés à la pompe de tarage, indiquent une pression d'ouverture de 235 kg cm<sup>2</sup> alors que le tarage normal s'effectue à 195 kg cm<sup>2</sup>. Une vérification du calage de la pompe permet de constater un retard à l'injection assez important. L'effort supplémentaire fourni par la pompe explique à mon avis ce décalage : les tourteaux d'accouplement ayant glissé l'un par rapport à l'autre.

Les injecteurs remontés, la pompe à combustible calée convenablement, les essais donnent toutes satisfactions.

**L'intervention a duré 4 heures.**

Le JEANNE ALINE me réclame pour effectuer un réglage de la tension de charge des batteries.

**L'intervention a duré 00h15mn.**

LE 1<sup>er</sup> JUILLET

Le PETITE MARIE CLAUDE nous signale un échauffement au presse-étoupe de sa ligne d'arbre. Je constate en effet en arrivant à bord que celui-ci est brûlant. Selon le mécanicien, les tresses ont été remplacées avant le départ du port. Le chapeau du presse-étoupe démonté, les tresses sont retirées. Celles-ci au nombre de trois ont une cote supérieure aux tresses d'origine. Ayant été mises de force, elles appuyaient fortement sur l'arbre empêchant la lubrification et marquant celui-ci (environ 2 mm d'usure sur le diamètre). Quatre tresses d'origine sont mises en place. Le chapeau du presse-étoupe légèrement appuyé laisse couler un léger filet d'huile. Durant les premières heures de fonctionnement, le presse-étoupe chauffe sensiblement ce qui est normal lors de la mise en place de tresses

neuves. Vingt-quatre heures après, le bateau signale que tout fonctionne pour le mieux.

**L'intervention a duré 3h40mn.**

Le PELL EUZ AN NEIZ a cassé l'une des bornes de son démarreur électrique. Le mécanicien du bord a effectué la réparation et réclame ma présence pour vérifier le fonctionnement de l'appareil, effectuer la mise en place et les essais. Celui-ci fonctionne parfaitement et une fois remonté, les essais donnent toutes satisfactions.

**L'intervention a duré 00h15mn.**

LE 5 JUILLET

Le GI AN KA,

qui possède deux dynamos et deux groupes de batteries, a des ennuis avec l'un de ses régulateurs de charge. Le fusible saute.

Après vérification de l'installation du tableau, je m'aperçois que l'un des fils du transistor de régulation est dessoudé. Une fois la réparation effectuée, les essais donnent toutes satisfactions.

**L'intervention a duré 1 heure.**

Le PROTEE - effectué un réglage du jeu aux soupapes de son moteur POYAUD

**L'intervention a duré 1 heure.**

LE 8 JUILLET

Alors que nous rentrons de LA COROGNE avec un blessé à bord, nous recevons un appel du RAYMOND MARTINE. A la suite d'un bruit à l'échappement, il a stoppé son moteur BAUDOUIN DK6. Après quelques vérifications, n'ayant rien trouvé d'anormal, il a lancé. Son moteur s'est alors bloqué. Il est impossible de le virer.

Lorsque j'arrive à bord, le mécanicien a vidangé le circuit eau douce et isolé le circuit eau de mer. Il est toujours impossible de virer le moteur. Les portes de carter sont enlevées et je constate que l'eau pénètre dans le carter par tous les cylindres et que cette eau est salée. Dès lors, je n'ai plus aucun doute quant à l'origine de l'avarie : le moteur est bloqué par un matelas d'eau au-dessus des pistons et le collecteur d'échappement réfrigéré est percé.

Les décompresseurs sont enlevés ainsi que le collecteur d'échappement. Le jeu aux soupapes est déréglé de façon à empêcher celles-ci de se fermer complètement. Le moteur peut être alors viré et les cylindres purgés de leur eau. Il est toutefois impossible de parfaire la purge par un virage à l'air, le moteur ne

démarrant que sur un seul cylindre, et l'eau accumulée dans les espaces neutres va rendre le démarrage difficile.

Un collecteur neuf est amené du LUDOVIC PIERRE et mis en place. L'huile du carter est remplacée. Une bouteille d'air est vidée après plusieurs lancements, sans résultats, malgré une injection de start-pilot, un réchauffage du collecteur d'air au moyen de torches imbibées de gas-oil et l'aide de cigarettes d'allumage. Cette opération est rejetée plusieurs fois et c'est à la limite de pression de la seconde bouteille que le moteur consent enfin à démarrer.

Après quelques temps de fonctionnement, l'huile a gardé un aspect tout à fait normal. La quantité d'eau restée dans le carter était donc minime. Je conseille toutefois au mécanicien d'effectuer la vidange de son moteur dès l'arrivée au port.

**L'intervention a duré 8 heures**

Le Chef Mécanicien  
du LUDOVIC PIERRE





## RAPPORT SCIENTIFIQUE LUDOVIC PIERRE

### Concernant la période du 15 juin au 10 juillet 1971

#### LA PÊCHE :

La pêche s'est déclarée aux environs du 16 Juin. Jusqu'à là, les quelques thoniers en mer n'ont eu aucun résultat.

APPEL DU SILENCE }  
BELOTE ET RE } 60 à 100 thons entre le 1<sup>er</sup> et le 15 juin

Les secteurs prospectés ont été compris entre le 38<sup>ième</sup> et le 42<sup>ième</sup> degrés Nord, de l'Espagne au 20<sup>ième</sup> degré W. Ces deux bateaux, auxquels se sont joints les Etellois et Lorientais à partir du 8 Juin, ont terminé cette première période par 37°30' N et 12°00' W.

Le 16 Juin, les bateaux ont commencé à " sentir le poisson " par : 40°00' N - 12°30' W et 38°30' N - 13°30' W.

La pêche s'est déroulée sur les 38°30' N - 39°00' N, 13°30' W - 14°30' W entre le 16 et le 20 Juin, avec une moyenne de de 80 à 150 germons / bateau / jour, sur des poissons de 4,5 kg en très large majorité (voir échantillonnage de taille).

La flottille était composée de 25 à 30 thoniers - ligneurs.

Les quelques navires ayant poursuivi leur prospection, notamment par 40 - 41° N et 15 et 17° W n'ont obtenu que des résultats nuls.

	15/06	16/06	17/06	18/06	19/06	20/06	21/06	
Composition des captures	OB 63 D 7 G	OB 91 D 20 G	9B 172 D 5 G	10B 295 D 5 G	3B 575D 20 G	21B 286 D 12 G	42B 342 D 9 G	B = Classe (3 kg) D = Classe (4 - 4,5 kg) G = Classe (6 - 8 kg)
Nb de thoniers	2	3	3	4	6	12	11	
Total	70	236	278	478	596	319	393	

Ce lieu de pêche a été quitté par toute la flottille, et les 25-30 thoniers renforcés de ceux qui arrivaient de terre ont mis cap à l'Ouest. Durant cette période, aucun des navires venant de terre n'a senti de poisson le long de la route.

Le 21 Juin, certains arrivent par 40°30' N et 17°20' W, pêchent et provoquent le regroupement des bateaux, pour la plupart d'entre eux plus Sud et Sud Ouest. Un bateau signale sa pêche : 0 B + 97 D + 30 G.

A partir du 24 Juin, la pêche va se dérouler sur le secteur du large, de 40 à 43° N, 16 à 21° W. Tous les bateaux font un minimum de 150 poissons / jour.

On peut estimer que la moyenne des captures oscille entre 180 à 250 / 300.

La plupart des thoniers - ligneurs sont sortis et environ 150 bateaux français opèrent sur les lieux de pêche.

Les mouvements observés font apparaître plusieurs groupes :

IX) Du 22 au 24 Juin : pêche concentrée sur le 40°50' N et 17°00' W.

22 Juin 3 B + 488 D + 507 G m = 2000/9

23 Juin 3 B + 811 D + 307 G m = 1 120/7

24 Juin 0 B + 315 D + 90 G m = 1 420/7

X) Du 25 au 30 Juin : pêche divisée en deux groupes

41°00' N et 17°00' W - 41°00' N et 18°30'-19°30' W.

En fait, il y a du germon partout, les thoniers circulant de 15°30' au 21°00 W font des journées de 150 entre deux zones de pêche.

25 Juin groupe large, moyenne de 400

groupe 17, " de 250

26 Juin groupe large, " de 330

groupe 17, " de 250

27 Juin 200 à 300 moyenne

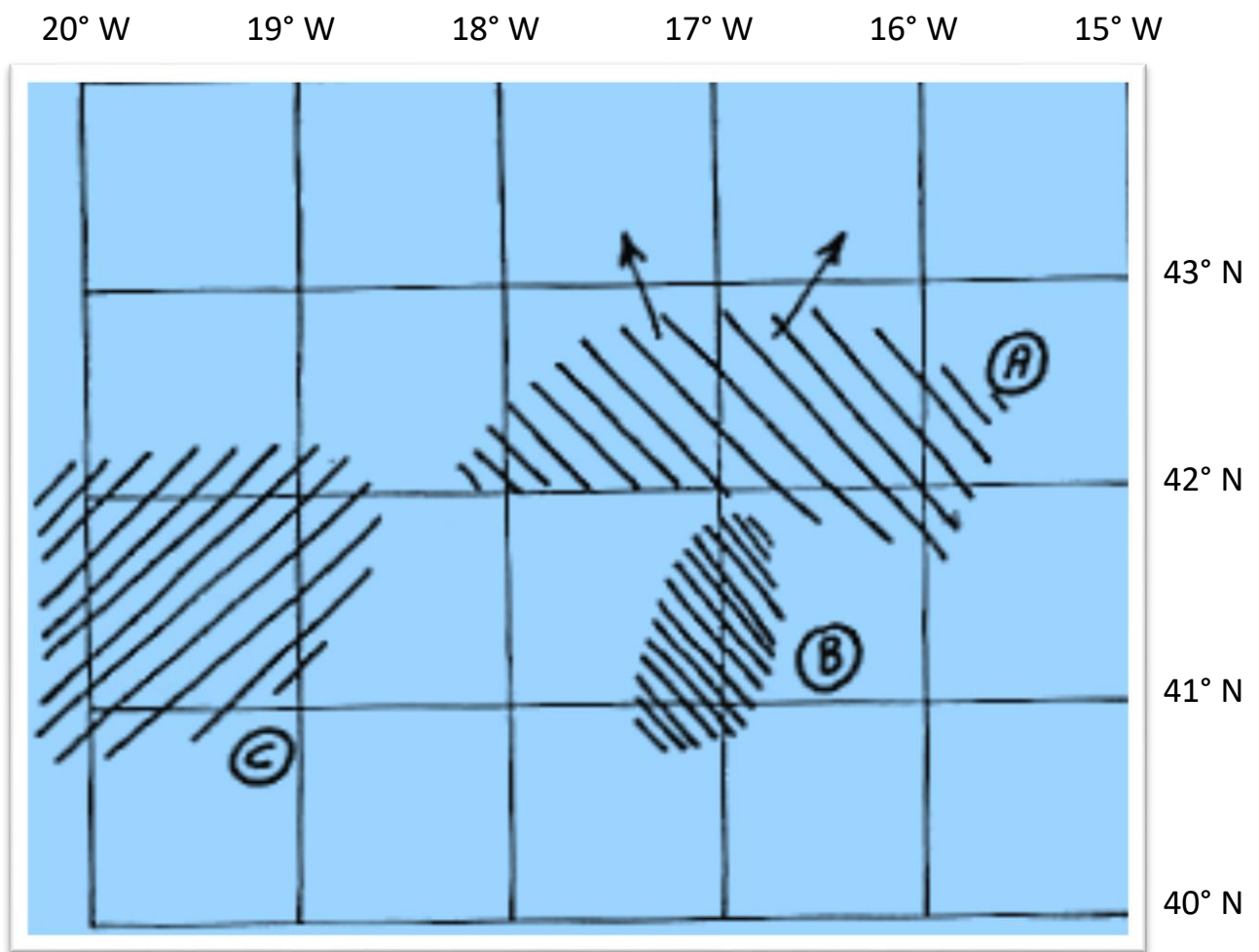
28 Juin idem

A partir du 27 Juin, l'essentiel de la flottille se trouve au large.

Aux alentours du 30 Juin, la pêche change : il y a apparition du " petit poisson ". Ceci visible surtout sur les poissons de la classe II (demis), se traduit par un changement de poids moyen du poisson : au lieu de poisson de 4,5 kg, on trouve du 4 kg. Les 500 g. de différence se constatent non dans la longueur du poisson, mais sur son état d'engraissement, les derniers poissons étaient très maigres (c'est visible à l'œil nu) et de consistance de chair plus sèche.

Par ailleurs, cela s'accompagne d'un changement dans la structure de population : les gros (classe III et +) semble disparaître, chassé par ces demis (affamés ?) ou préférant des eaux plus fraîches. Aussi le pourcentage de gros est-il très supérieur sur les 17° W (voir échantillonnage de 30 juin et 1<sup>er</sup> juillet).

A partir du 1<sup>er</sup> Juillet, la situation peut se résumer ainsi :



A = groupe de poisson qui a travaillé à partir du 22 Juin.

Poisson gras, à forte proportion de gros. Se retrouvent le 6 Juillet par 43-43°30 N et 18 à 17 ° W avec les bateaux qui font route terre et les pêchent isolés, en suivant, et finalement terminent avec des journées de 100 - 150 thons (1/2 G, 1/2 D de 4,5 kg).

B = poisson mélangé : petits et gros, gras et maigres.

C = poisson maigre : faible pourcentage de gros, bonites parmi. Mais poisson " Chaud ". C'est le poisson que l'on suit le long de la saison au cours de son engraissement, les poissons gras du début étant en général en beaucoup plus faible nombre.

Sur l'ensemble du secteur, il y a " bonne apparence ". Les pêches se maintiennent à un niveau exceptionnel et nombre de thoniers sont en fin de marée après 10-15 jours de pêche.

## ASPECT SCIENTIFIQUE

Le travail a été considérablement perturbé par les évolutions du navire d'assistance : peu de malades ou de pannes, mais toutes graves et nécessitant des allers-retours incessants entre les ports et la flottille.

Par ailleurs, l'éloignement de terre n'a pas rendu possible la réception des cartes de températures de surface, et les questionnaires prévus n'ont pu être remplis correctement.

Les quelques journées avec les bateaux ont donné lieu à des "rushes" pour le gas-oil qui nécessitent de fréquents contacts radio, et la liaison avec les thoniers correspondants a été à peu près abandonnée.

Quoi qu'il en soit, et même devant la situation exceptionnelle de cette marée (il faut remonter à 1968, deuxième marée), le travail prévu a été à peu près réalisé.

### Prélèvements de routine :

Mensurations : 2 371

Sérum : 88

Écailles : 67

Gonades : 60

Estomacs prélevés : 28 ou analysés sur place : 128. Total : 156.

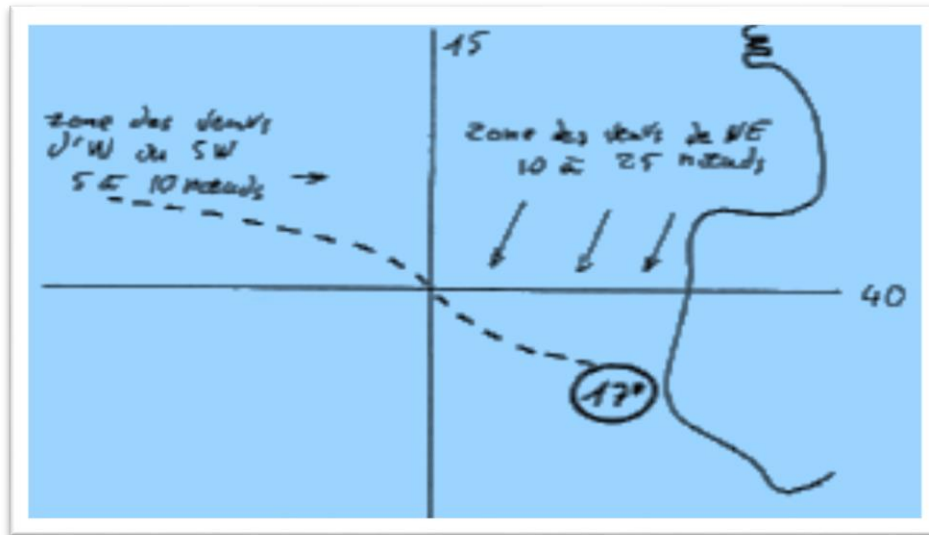
(voir graphique en annexe).

### Température de surface et pêche au germon :

Il était initialement prévu de recevoir les cartes des isothermes de surface par le FAC-SIMILÉ du bord. En fait, nous avons reçu le tracé des isothermes de 14 à 21° C par le Conquet Radio, inaudible la plupart du temps au large du 18° W, lorsqu'il s'agit de recevoir un message codé (tracé des isothermes par points anguleux) et long.

La réception se faisait le jour entre 6h30 et 8h00 (TU+1) en fonction des possibilités et donnait lieu à des informations retransmises aux thoniers entre 9h00 et 12h00 (TU+1).

Les températures reçues étaient en correspondances avec les observations faites à bord des thoniers : la pêche s'est déroulée entre les isothermes 17 et 19° C si l'on élimine les variations locales, telles que dessus de la mer surchauffée par mer plate + vent faible + soleil.



Le système des vents, relativement simple fait apparaître la physionomie de la pêche :

- Entre le 15° W et la terre, zone perturbée par vents de NE, 15 à 25 nœuds, pêche nulle (bateaux sortant de terre, VIGO, LA COROGNE, ports français).
- Le long des 15-16° W, zone de décrochement, début d'apparition, pêches bonnes.
- 17 à 22° W, bonnes pêches au bord de zones hydrologiquement perturbées (zones de contact), soumis aux vents de W à SW, 5 à 10 nœuds.

Nous avons pu vérifier que les " bonnes températures " ne pouvaient donner de renseignements que sur la façon dont se présente le poisson, et non indiquer la date d'apparition : à part renseigner les pêcheurs sur la position des " eaux à thon " de 17 à 19° C, il faut attendre que les pêcheurs aient signalé la présence du poisson pour mettre la méthode en route : indiquer dans une zone donnée où le poisson a le plus de chance de se rassembler.

Ainsi nous avons donné des indications illustrées par les exemples suivants :

16 Juin

Indiqué les zones + S

36 – 37° N

Cartes du 17 au 25 Juin

Montrent des zones de contact

PAS DE PÊCHEURS

23 Juin

Il se forme une veine d'eau chaude sur les 18° W.

Indiqué tendance du poisson

à former 2 lieux de pêche

26 Juin

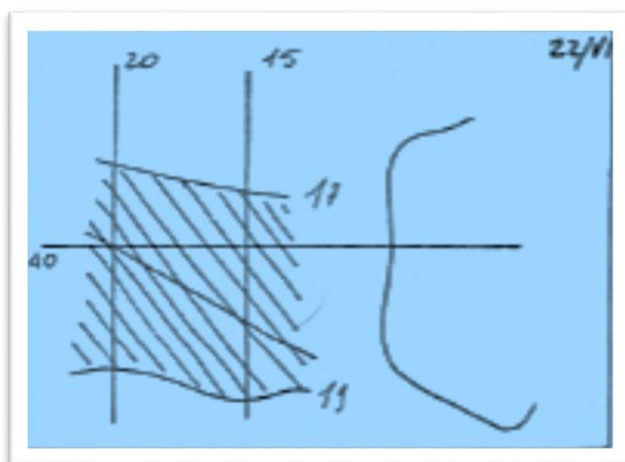
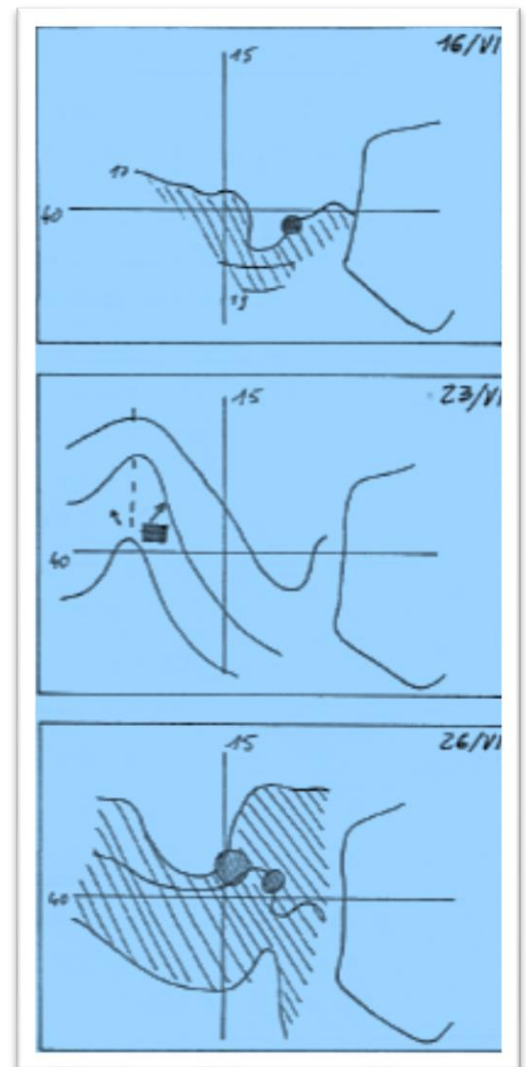
Isothermes resserrées à l'W.

2 zones, 400 à 500 thons/jour

A l'W. 300 thons par 17° W.

22 Juin

Exemple de situation stable peu propice à la pêche  
(ce qui s'est vérifié, sauf : Apparition du poisson par 40°30 N et 17°30 W).



### Chalut Isaacs-Kidd :

18 coups de chalut ont été effectués, entre deux mouvements du LUDOVIC PIERRE. Après quelques essais, les modalités étaient les suivantes :

- Sonar utilisé en sondeur (très sensible)  
Sensibilité 8 – Échelle 0 – 500 m.  
(Utilisé très souvent quelques minutes, le matin, le soir, en route).

- Chalut, traits horizontaux ou verticaux  
100 m. filé .... La plus fréquente.  
200 m.  
400 m.  
1 000 m.

- Heures préférentielles : 21h30 à 22h30 - Durée en général ½ heure.

Ces coups de chalut ont mis en évidence :

- A 50 m. de profondeur : limite supérieure des détections sous la thermocline.

Résultats : " puces " + crevettes.

- En dessous : animaux divers.

Il manque de draguer en surface les " rouges " qui apparaissent de temps en temps au sondeur. Mais les contenus des estomacs de thon montrent toujours une majorité de BALAOUS et CREVETTES, très peu d'autres choses.

..... Le germon ne descendrait pas se nourrir en-dessous de 50 m. à moins qu'il ne refuse un nombre considérable de poissons et crustacés.

Les variations d'abondance constatées au cours de cette première marée pourraient expliquer certaines pêches au germon. Mais les prélèvements ont été faits en trop petit nombre pour qu'il y ait des conclusions évidentes.

De toute façon, il est certain que la très grande abondance de " rouges " de crevettes ait un rôle important dans les rendements observés. Il serait nécessaire, puisque la large majorité de ces crustacés se trouvent dans la zone 0 - 50 m., de continuer le chalutage à -10 à - 50 m. suivant les détections.

D'un autre côté, le chalutage n'est pas suffisant pour expliquer la densité des animaux-proies : les balaous échappent alors qu'ils interviennent pour beaucoup dans l'alimentation. Lamparo, autres méthodes ?

### CONCLUSION :

Malgré le nombre de journées de route, assez exceptionnel, nous n'avons pas perdu le contact avec la pêche et les prélèvements et études se sont déroulés de façon satisfaisante. Les travaux étaient orientés dans deux directions :

- Évaluer le stock
- Améliorer les techniques de production.

Sur l'évaluation du stock, on peut dire que conformément aux prévisions écoulant de l'étude des résultats de 1967 à 1970, on se trouve devant une campagne où les germes sont abondants, et en très large majorité constitués de " Demis " (62 cm LF, 4 - 4,5 kg). Ceci semble bien montrer que l'étude de la composition en taille, des rendements et de la production une année, permet de bien comprendre et d'évaluer le stock l'année d'après. Ceci est surtout valable pour les " Demis " qui annoncent la venue de gros à un an d'intervalle. Le moment où les " Bonites " sont représentatives du stock et préfigurent l'arrivée des " Demis " n'est pas encore connu.

Cette population n'est pas unique : poissons maigres et gros, lieux de pêche près des accores ou au large, confirment l'hypothèse de deux groupes au moins. Il n'a pas été cependant possible de retrouver les différences de parasitisme par ALONCLE et l'équipe de l'ISTPM.

On peut donner graphiquement une interprétation du rôle que peut jouer l'étude de l'évaluation du stock :

- L'effort de pêche des palangriers s'est intensifié jusqu'en 1965

..... stock d'adultes appauvri

..... répercussions deux ans après sur les bonites ..... peu de 3 kg.

A partir de 1967, 1968, 1969.

Peu de demis en 1968, 1969, 1970.

Peu de gros en 1969, 1970, 1971.

Effectivement, pas de demi en 1968, 1969, 1970.

Pas de gros en 1969, 1970.

Dernière bonne année de pêche de surface : 1967.

Répercussions : demi de 1967 .... gros de 1968 en abondance.

Adultes en 1968, 1969, 1970 ..... Bonites à partir de 1970.

Effectivement : bonites en 1970.

Re-augmentation de l'effort de pêche des palangriers à partir de 1969 ..... peu de bonite à partir de 1971 – 1972.

1968 : disparition des demis = poissons nés en 1965, année où pêche d'adultes intenses.

Gros en abondance = poissons issus des demis de 1967, poissons nés en 1964, au moment où l'effort de pêche à la palangre n'atteignait pas le stade d'over-fishing.  
Bonites en fin de saison = bonites existant normalement, mais remontée plus Nord que d'habitude en raison des eaux exceptionnellement chaudes de l'année.

1969 : disparition des gros = correspond au peu de demis de 1968.

Demis en provenance des bonites de 1968 = poissons nés en 1966, donc d'adultes ayant atteint l'âge adulte en 1964, 1965, 1966, si l'on prend 3 ans où le poisson pond bien.



Adultes très pêchés par les palangriers ..... peu de demis.

Peu de bonites = idem demis avec un an d'écart ..... adultes en 1965, 1966, 1967

1970 : Peu de demis et gros = voir bonites et demis de 1969.

Bonites en abondance = poissons nés en 1968, d'adultes arrivés à ce stade en 1966, 1967, 1968, années de faible effort de pêche des palangriers. 1968, arrivée à l'état adulte des demis de 1967. Pas de gros = cf. demis de 1969.

1971 : Réapparition des demis = cf. bonites de 1970. Nombre de gros = cf. demis de 1970, un peu supérieur à 1969.

Bonites = poissons nés en 1969. Originaires d'adultes passés à ce stade en 1967, 1968, 1969 ..... Il devrait y avoir des bonites, quoi que les palangriers aient réaugmenté leur effort de pêche à partir de 1969.

1971 aux Açores, pas de germon, catastrophique. Or ce sont des poissons de 10 à 30 kg, en majorité de 12-15 kg, soit deux ans de plus que pour la pêcherie Franco - Espagnole ..... campagne de 1971 correspond à la campagne Franco - Espagnole de 1969.

Ainsi, si 1971 confirme les prévisions : 1971 – bonne année, à majorité de demis, bonites en nombre moyen.

Et 1972 devient : bonne pêche de gros, pêche moyenne de demi, faible pêche de bonites (issues des poissons adultes de 1968, 1969, 1970 où 1969 et 1970 ont été des années fortement pêchées par les palangriers).

Et 1973 redeviendraient une médiocre campagne, l'effort de pêche des palangriers s'étant intensifié à dépasser 1965, dès 1969.

Ceci laisse supposer que les conditions de développement des juvéniles varient peu chaque année, que les conditions climatiques et nutritionnelles durant la pêche de surface soient correctes, et qu'il y ait un seuil minimum de densité d'adultes pour que la ponte se fasse normalement.

C'est supposé de même que bonites = 2 ans, demi = 3 ans, gros = 4 ans et adulte après avec les poissons de 4 à 6 ans fournissant l'essentiel des juvéniles.

..... C'est un peu simplifier le problème, et nécessite la confirmation de 1971, avant d'imaginer à plus long terme.

Sur les techniques de localisation on peut dire :

1) L'arrivée du germon sur les lieux de pêche dépend de facteurs encore inconnus. La date de l'apparition en surface pourrait être liée à des situations climatiques des mois qui précèdent la campagne.

2) Une fois le poisson en surface, le début de la campagne voit les résultats de thoniers conditionné par :

- La température de la surface de 17° à 19° C.

- Les zones de contact marquées (température de surface).
- La disponibilité en nourriture dans les 0 à 50 m.

Nb : L'action de la température en profondeur n'est pas connue, si ce n'est que le thon semble se tenir au-dessus de la thermocline.

3) Les zones de pêche fréquentées par les thoniers cette année donnent une réponse positive aux trois facteurs énumérés. La recherche de la densité des animaux-proies dans la zone 0 à 200 m (avec étude du plancton à l'origine des concentrations de crevettes ou de puces) pourrait être une indication précieuse. Une fois vérifié que l'on se trouve dans les 17 à 19° C de surface.

4) Si le chalutage n'a pas encore de valeur prévisionnelle, il n'en est pas de même des situations thermiques de surface. Les données fournies par la Météorologie Nationale sont très intéressantes et si les pêcheurs n'ont pas eu à s'en servir en raison de l'ubiquité du poisson, on peut penser qu'ils demanderont des données dès que la pêche sera moins bonne.

Aussi faudrait-il prévoir d'accélérer la retransmission des bulletins, afin que les renseignements soient encore d'actualité pour les pêcheurs.

Ceci suppose un processus du type :

- Enregistrement à la Météorologie Nationale des données de 06h00 et 12h00. Calcul de la position des isothermes avec ces données.
- Traduction et envoi par Fac-Similé des cartes, réception vers 16h30 afin que l'analyse soit faite, compte tenu des observations des pêcheurs.
- Retransmission des conclusions aux pêcheurs, en même temps que le bulletin météo aux thoniers, répété par le LUDOVIC PIERRE.
- Réception des cartes complétées avec l'observation de 17h00 TU vers 21h30 par Fac-Similé.
- Retransmission des cartes complétées à 08h00 du matin TU+1, et questionnaire des thoniers-pilotes, résultats de la veille, du matin et températures observées. Discussions jusqu'à midi.

De telles cartes obtenues avec les satellites- météo seraient les bienvenues.

5) L'étude des zones de contact ne sera entamée qu'au cours de la deuxième marée 1971 du LUDOVIC PIERRE, lorsque celui-ci et 4 thoniers seront équipés de thermographes enregistreurs.

## Un nouveau Saint-Bernard pour les germoniers : l'"Ellé" succède au "Ludo"

Succédant dans cette mission au "Ludovic-Pierre" qui, les années passées accompagna les thoniers, c'est l'"Ellé" qui, cette fois, jouera le rôle de Saint-Bernard auprès des pêcheurs.

Ex-cargo frigorifique, transformé par la suite en sardinier congélateur, l'"Ellé" est armé par la Caisse Centrale de Crédit Coopératif et géré par U.N.I.C.O.M.A., a été affrété par le Comité Interprofessionnel du thon pour cette mission d'assistance qui se déroule du 16 juin au 30 septembre et se divise en quatre phases : du 16 juin au 13 juillet, du 17 juillet au 12 août, du 16 août au 8 septembre et du 11 au 30 septembre.

Les diverses tâches de l'"Ellé" comprennent, par ordre de priorité, l'assistance médicale qui sera le fait de quatre médecins qui embarqueront successivement à bord de l'"Ellé".

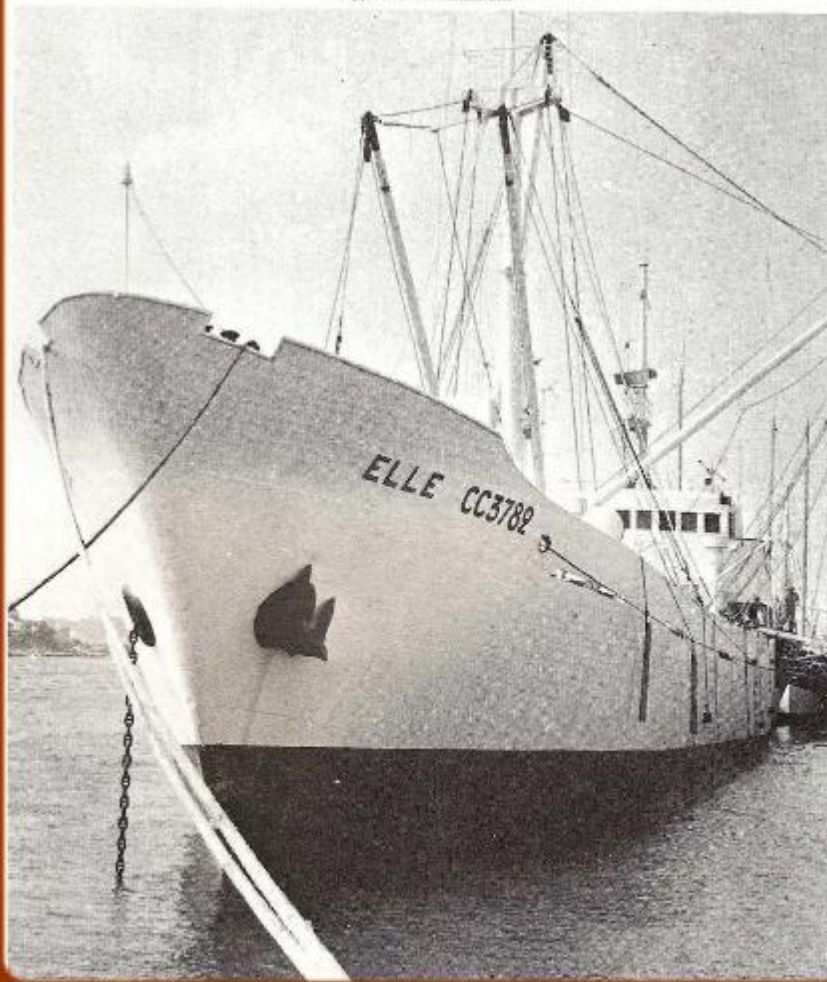
Vient ensuite l'assistance technique : ravitaillement en combustible, en eau

douce, réparations éventuelles grâce aux pièces de rechange fournies par les marques de moteurs qui équipent la majorité des thoniers : Baudouin, Crépelle, Deutz, MWM, Poyaud et Sulzer. Dans le cadre de cette assistance, une équipe de plongée permettra les visites de coque et d'hélices.

Comme au cours des années passées, quatre techniciens de la Compagnie Radio-Maritime participeront aux diverses manœuvres et effectueront les dépannages nécessaires.

Enfin, l'assistance opérationnelle, organisée par le Centre National pour l'Exploitation des Océans, consiste en la fourniture de données météorologiques en collaboration avec les quatre thoniers-pilotes équipés de thermographes, de l'"Ellé", de la "Pélagia", ainsi que de la frégate météo stationnée au point K. La météorologie nationale apportera également son concours à cette opération.

L'"Ellé" à quai avant son départ d'Étel. Une ligne que les germoniers auront vite appris à reconnaître...



1973 . Assistance Flottille Thonière

## Le Pêcheur-Breton prend le relais de l'Ellé



*Cargo frigorifique construit en 1962, chantier HOOP LOBITE aux Pays-Bas, pour un armement islandais.*

*Caractéristiques : Longueur : 88m Largeur : 12,70m Jauge : 800,75Tx*

*Motorisation : 1850CV WERKSPoor*

*Immatriculation : AD 114908 (Audierno) 1972*

*«PÊCHEUR- BRETON» (Ex «LOSARFOSS») était un fish-carrier affrété par un armement norvégien.*

*Acheté en 1972, par l'Armement Coopératif Finistérien (ACF) pour assurer le transport du thon congelé des eaux africaines (Dakar, Abidjan, Océan Indien : Port Victoria aux Seychelles), vers les ports de Douarnenez et Concarneau.*

*A ses débuts, le « PÊCHEUR-BRETON » est parti pour les pêches lointaines, aux Iles Kerguelen, traquer la langouste.*

*Il sera équipé d'un tunnel de congélation et sur les ponts seront installés des bers pour recevoir 7 annexes. Ces annexes ont été construites par le chantier PIRIOU.*

*Caractéristiques : Longueur : 7,40m Largeur : 2,50m Capacité : 1 tonne de langoustes, montées par 2 marins, elles embarquaient chacune 25 casiers par jour.*

A bord du « PÊCHEUR-BRETON » on comptait aussi 160 tonnes de boîtes congelées pour l'appât.

Les campagnes seront concluantes, 115 tonnes de queues congelées, soit plus de 300 tonnes de langoustes vivantes.

Malgré ces résultats satisfaisants cette expédition ne sera pas renouvelée à cause des quotas de pêche.

De 1973 à 1985 le « PÊCHEUR-BRETON » sollicité par le Comité du thon blanc, assiste la flottille thonière de Camaret à St Jean de Luz.

Commandant : Amédée CABILLIC, second Jacques ANSQUER.

Durant ces années des centaines de thoniers bénéficieront de cette assistance.

Milieu des années 70 à début 80, du NE des Açores au SW de l'Irlande, on a compté 350 thoniers français et 700 navires espagnols.

En 1976, du Saint-Bernard « PÊCHEUR-BRETON » 390000 litres de gas-oil, 30M3 d'eau douce sont transférés, 9 marins sont rapatriés en urgence médicale, soit aux Açores (Punpa Delgada), soit en Espagne (La Corogne), en Irlande (Cork). 15100 miles parcourus, soit 28000 kilomètres.

Le « PÊCHEUR-BRETON » a coulé, suite à une voie d'eau, le 1<sup>er</sup> juillet 1994 près de Colombo, Lat. 06°51N Long. 079°48E



**ARMEMENT COOPÉRATIF FINISTÉRIEN  
CARGO " PÊCHEUR BRETON "  
ASSISTANCE THONIERE 1979  
COMPTE-RENDU DE LA 4<sup>ème</sup> MARÉE  
DU 08 SEPTEMBRE AU 27 SEPTEMBRE 1979  
RAPPORT DU CAPITAINE**

**SAMEDI 8 SEPTEMBRE 1979 :**

18h00 : Largué appareillé, pilote à bord aidé par une remorqueur pour l'évitage.

18h20 : Débarqué le Pilote - Routes diverses en baie de Concareneau.

19h30 : Travers de l'île aux Moutons. Route au 240 vrai.

20h00 : Route au 280 vrai pour rallier la flottille thonière par L : 48°30' N - G : 11°00' W – Beau temps – Petite brise de NW – Force 1 – Mer peu agitée avec houle modérée d'W – Bonne visibilité.

**DIMANCHE 9 SEPTEMBRE 1979 :**

Route au 280 vrai

Position à 12h00 L : 48°10' N – G : 08°15' W. – Ciel nuageux – Brise modérée de secteur NORD – Houle de NW, tangage – Bonne visibilité.

**LUNDI 10 SEPTEMBRE 1979 :**

00h00 : Stoppé auprès de la flottille.

06h30 : Remis en route.

07h45 : Stoppé auprès KALON BREIZ – Ennuis radioélectrique.

08h05 : Intervention radioélectrique pilote automatique changé les fusibles + réglages feed back (durée intervention : 1 heure).

08h55 : Appel PETITE JACQUELINE (CC) pour assistance médicale –

09h00 : Appel PETITE MARIE-CLAUDE (DZ) pour assistance médicale.

09h35 : Intervention frigorifique SANTIK DU (GV) fuite de fréon suite à rupture amortisseur de vibrations – Recherche de la fuite pas de réparation effectuée, le navire ralliant le port – Fin de marée (durée intervention 0h30 mn)

10h10 : Intervention radioélectrique LA VAGABONDE (DZ) ennuis radio-goniomètre – Nettoyage – Variomètre sur gonio automatique (durée intervention 1h30mn).

10h30 : Docteur à bord PETITE JACQUELINE (CC) – Marin atteint traumatisme épaule droite – Radiographie " P. B. " (Pêcheur Breton) – Luxation de l'épaule – Hospitalisation "P. B. ".

10h55 : Intervention mécanique KAEL COZ (AD) - Démontage turbo-soufflante et son remplacement – Essais – R.A.S. (durée intervention 3 heures).

11h50 : Intervention radio radioélectrique PETITE HÉLÈNE (DZ) ennuie sondeur – Transistor H.S. pas de rechange E/R émission défaut commutatrice (durée intervention : 1h30 mn).

12h30 : Docteur à bord PETITE MARIE-CLAUDE (DZ) – Marin ayant subi un traumatisme à l'épaule droite – Radiographie " P. B." – R.A.S. – Retour à bord du thonier – Traitement.

13h15 : Intervention mécanique DIDIER JOCELYNE (AD) – Brasure sur bride aspiration pompe de cale (durée intervention : 0h30mn).

13h30 : Intervention radioélectrique SAINT POL ROUX (CM) ennuis pilote automatique – Contact – Relais H.S. – Remplacés – Essais – R .A.S. (durée intervention : 1 heure).

13h35 : STEREDENN VA BRO (CM) pour tuyau d'huile – Mécanicien à bord du thonier – Pas d'intervention mécanique.

16h45 : Remis en route auprès de la flottille – Beau temps nuageux – Mer belle – légère brise de secteur Nord force 1 à 2 – Bonne visibilité.

MARDI 11 SEPTEMBRE 1979 :

Auprès de la flottille

09h40 : Transfert du marin blessé PETITE JACQUELINE (CC) à bord AGENA (CC) pour rapatriement.

10h30 : Docteur à bord N. D. DES VOCATIONS (AD)

11h00 : Hospitalisation du marin à bord " P. B. " – État délirant – Intervention radioélectrique sur pilote automatique - Contact Feed back (durée intervention : 1 heure). Position à 12h00 : L : 47°57' N – G : 09°54' W.

17h00 : Stoppé auprès ALAIN ANNICK (LS) remis des médicaments pour un marin du thonier – Intervention radioélectrique – Pilote automatique – Curseur feed back H. S. (durée intervention : 1 heure).

18h25 : Remis en route – Beau temps couvert – Légère brise de secteur Nord force 1 – Bonne visibilité.

MERCREDI 12 SEPTEMBRE 1979 :

03h00 : stoppé auprès de la flottille.

08h55 : Appel JEAN YVES KARINE (DZ) pour assistance médicale.

09h00 : Remis en route au 290° vrai pour allier le thonier.

10h20 à 11h10 : Stoppé auprès DANIEL ANNIE (LO) ravitaillement.

Position à 12h00 : L : 47°57' N – G : 09°13' W.

13h50 : Stoppé auprès JEAN YVES KARINE (DZ) Docteur à bord – Marin ayant subi un traumatisme thoracique – Radiographie à bord " P. B. " fracture 8<sup>ième</sup> côte droite – Hospitalisation " P. B. ".

14h50 : Remis en route.

19h25 : Stoppé auprès BLEI MOOR (LO) – Docteur à bord pour gastrite – Traitement – Beau temps couvert – Petite brise de secteur Sud force 2 – Bonne visibilité.

Ravitaillement journée du 12 : DANIEL ANNIE (LO) 10h50 à 11h00 1 000 L (GO).

JEUDI 13 SEPTEMBRE 1979 :

05h00 : Stoppé auprès du groupe L : 47°30' N - G : 07°40' W.

07h00 : Remis en route.

08h00 : Stoppé auprès THAIS (CM) pour ravitaillement.

08h50 : Remis en route.

Position à 12h00 : L : 47°27' N - G : 07°32' W.

19h00 : Route au 072 vrai pour rallier Douarnenez, pour hospitalisation de deux marins – Ciel couvert en général – Brise modérée de N/E – Houle de NW – Roulis – Bonne visibilité.

Ravitaillement GO journée du 13 :

THAIS 08h30 à 08h45 - 2 000 L (GO).

VENDREDI 14 SEPTEMBRE 1979 :

Route au 072 vrai

Routes diverses dans le Raz de Sein et en baie de Douarnenez.

04h45 : Travers de la "Vieille ".

07h00 : Rade Douarnenez.

07h45 : Amarré bâbord à quai – Débarquement des marins (blessé et malade) pour hospitalisation.

20h10 : Largué, appareillé, remorqueur à l'avant pour l'évitage – Routes diverses en baie de Douarnenez et dans le Raz de Sein.

22h10 : Travers de la "Vieille " – Route au 235 vrai – Beau temps peu nuageux – Brise modérée de NE force 2/3 – Roulis sur houle de NW – Bonne visibilité.

SAMEDI 15 SEPTEMBRE 1979 :

Route au 235 vrai.

Position à 12h00 : L : 47°05' N - G : 07°04' W.

16h20 : Stoppé auprès PETITE MARIE CLAUDE (DZ) Docteur à bord – Traumatisme région fessière – Traitement.

16h45 : Route auprès des thoniers – Ciel peu nuageux – Brise modérée de secteur NE – Mer agitée du vent – Bonne visibilité.

DIMANCHE 16 SEPTEMBRE 1979 :

00h00 stoppé auprès du groupe.

Position à 12h00 : L : 46°45' N - G : 06°50' W.

Beau temps – Ciel clair – Petite brise de secteur Est – Mer peu agitée – Bonne visibilité.



#### LUNDI 17 SEPTEMBRE 1979

Stoppé auprès de la flottille.

Position à 12h00 : L : 46°32' N - G : 06°25' W.

13h00 : Appel BELOTE ET RE (LS) ennuis radioélectriques.

13h15 : Remis en route au 095° vrai pour rallier le thonier.

18h05 à 18h15 : Stoppé auprès THAIS (CM) pour transfert d'un marin du " P. B. " blessé et rapatriement à Camaret.

19h00 : Stoppé auprès de BELOTE ET RE intervention radioélectrique VHF (SKYMATE) transistors régulation H.S. pas de rechange (durée intervention : 1 heure) – Beau temps – Ciel clair – Mer belle – Bonne visibilité.

#### MARDI 18 SEPTEMBRE 1979 :

6h30 : Remis en route auprès de la flottille – Route au 295 vrai.

Position à 12h00 : L : 47°00' N - G : 06°05' W.

Beau temps peu nuageux – Petite brise de secteur SW force 2 – Bonne visibilité.

#### MERCREDI 19 SEPTEMBRE 1979 :

Route au 290 vrai.

09h45 : Stoppé auprès PETITE MIMI (AD) pour lui remettre du matériel.

Position à 12h00 : L : 47°50' N - G : 08°44' W.

Temps perturbé des SW à NW force 5 – Ciel très nuageux avec grains de pluie - Mer très agitée – visibilité moyenne en général.

#### JEUDI 20 SEPTEMBRE 1979 :

01h00 : Stoppé auprès du groupe par L : 48°12' N - G : 09°58' W.

06h45 : Remis en route au 180 vrai.

08h15 : Stoppé auprès REINE DES BERCEAUX (CC) intervention radioélectrique – Ennuis pilote automatique – Lampe H.S. (durée intervention : 00h30mn ).

09h40 : Remis en route.

Position à 12h00 : L : 48°08' N - G : 09°50' W.

14h20 : Stoppé auprès RACLEUR DE L'OCÉAN (CC). Intervention radioélectrique E/R interrupteur 4 pôles H.S. – Réparation provisoire (durée intervention : 1 heure).

15h50 : Remis en route au 116 vrai pour rallier IJINEK (CC) stoppé ennuis mécaniques – Temps perturbé de NW – Bonne brise de NW force 5 avec grosse houle – Roulis prononcé – Bonne visibilité.

#### VENDREDI 21 SEPTEMBRE 1979 :

Route au 116 vrai.

06h45 : Stoppé auprès IJINEK (CC) intervention mécanique – fuite eau de mer importante – Coquille réfrigérant – Plastifié la coquille – Soudure impossible vu l'

état de la pièce, remontage – Essais – Pièce à remplacer lors prochaine escale (durée intervention : 4 heures).

Intervention radioélectrique V.H.F. : mauvais contact sur haut-parleur et combiné (durée intervention : 00h30mn).

Position à 12h00 : L : 47°23' N - 07°43' W.

15h00 : Remis en route au 295° vrai pour rallier SOSTO (LO) assistance médicale – Temps perturbé de secteur NW – Bonne brise de NW force 6 – Mer très forte, tangage et embruns sur les ponts. Bonne visibilité.

SAMEDI 22 SEPTEMBRE 1979 :

Route au 295 vrai.

07h45 : Stoppé auprès SOSTO (LO) – Docteur à bord.

08h10 : Marin à bord " P. B. " pour radiographie puis hospitalisation.

08h20 : Intervention mécanique LE TOUBIB (LO) fuite de gaz sur collecteur échappement due à la cassure du soufflet de dilatation – Étanché la fuite – Refait le calorifugeage (durée de l'intervention : 2 heures).

Position à 12h00 : L : 47°50' N - G : 09°53' W.

12h10 : Remis en route auprès de la flottille – Ciel couvert – Bonne brise du Nord – Temps s'améliorant en cours de l'après-midi – Mer agitée – Bonne visibilité.

DIMANCHE 23 SEPTEMBRE 1979 :

01h00 : Stoppé auprès du groupe.

Position à 12h00 : L : 48°17' N - G : 10°30' W.

17h00 : En route auprès du groupe.

23h00 : Stoppé – Ciel très nuageux et pluvieux – Brise modérée d'W à NW force 4 – Visibilité moyenne.

LUNDI 24 SEPTEMBRE 1979 :

Auprès du groupe.

10h30 : Docteur à bord YACHT BIHEN (DZ).

10h45 : Marin à bord " P. B. " pour radiographie puis hospitalisation.

Position à 12h00 : L : 48°21' N - G : 10°48' W.

15h00 : Intervention radioélectrique P'TIT NICOLAS (LO) Radar 101 Decca – Lampe + fusible H.S. (durée intervention 1h30mn).

18h00 : Intervention du plongeur à bord KARET (LO) vérification hélice et gouvernail (durée intervention : 00h30mn) – Intervention mécanique KARET (LO) entrée d'eau par fixation presse étoupe AV tube étambot – Refait fixation – Constaté que tube étambot avait un jeu important (durée intervention : 2 heures).

20h05 : Appel ALAIN ANNICK (LS) pour assistance médicale.

20h35 : Appel PETITE MIMI (AD) pour assistance médicale.

21h35 : Remis en route au 295 vrai – Beau temps couvert – Petite brise de secteur SW force 1 – Bonne visibilité.

Ravitaillement GO / ED journée du 24 SEPTEMBRE :

SOSTO (LO) .....14h30 à 15h10 : 3 000 L (GO) 150 L (ED).

P'TIT NICOLAS (LO) .....15h35 à 15h50 : 1 500 L (GO).

SOURIRE DE L'ÎLE (LO)..... 16h20 à 16h35 : 2 000 L (GO) 350 L (ED).

MARDI 25 SEPTEMBRE 1979 :

Route au 295 vrai

06h00 : Stoppé auprès du groupe L : 48°45' N - G : 12°00' W.

07h40 : Docteur à bord PETITE MIMI (AD) plaie infectée cuisse droite et hématome jambe droite - Traitement antibiotique – Intervention radioélectrique – Réparation micro V.H.F. (durée intervention : 00h30mn).

08h30 : Remis en route.

Position à 12h00 : L : 48°22' N - G : 10°35' W.

14h40 : Stoppé auprès de BELOTE ET RE (LS) ennuis de gouvernail – Effectué la soudure carré du gouvernail (mèche) sur le secteur – L'ensemble ayant pris du jeu BELOTE ET RE (LS) (durée intervention : 2 heures).

17h50 : Remis en route vers ALAIN ANNICK (LS).

19h45 : Stoppé auprès du thonier – Docteur à bord – Marin sur " P. B. " pour radiographie puis hospitalisation – Ciel nuageux – Bonne brise de secteur SW force 4 – Mer agitée avec houle d'WNW – Bonne visibilité.

MERCREDI 26 SEPTEMBRE 1979 :

Auprès du groupe L : 47°40' N - G : 09°35' W.

05h40 : Remis en route vers BREZEHAN (LS) filin engageant son hélice.

07h40 : Stoppé auprès du thonier – Intervention du plongeur filin – nylon engageant l'hélice (durée de l'intervention 00h15mn).

08h20 : Remis en route.

10h25 à 10h35 : Stoppé auprès ETOILE D'ARVOR (YEU) pour lui remettre des vivres. Route au 225 vrai pour rallier le groupe.

12h00 : Stoppé auprès des thoniers pour ravitaillement.

Position à 12h00 : L : 47°45' N - G : 09°31' W.

16h50 : Appel PERE DE MONTFORT (YEU) pour assistance médicale.

16h55 : Stoppé auprès N. D. DE SAUVAGNAT (YEU) intervention radioélectrique – Pilote automatique – Impossibilité de dépanner coffret contenant de l'eau de mer (durée de l'intervention : 01h30mn).

18h25 : Remis en route au 290 vrai vers PERE DE MONTFORT (YEU).

21h15 : Stoppé auprès du thonier – Docteur à bord.

21h55 : Hospitalisation du marin à bord "P.B. " - Route au 090 vrai pour rallier Concarneau pour débarquement des marins hospitalisés – Ciel couvert en général – Brise modérée de SW force 3 à 4 – Mer agitée du vent avec houle de d'WNW – Bonne visibilité.

Ravitaillement GO journée du 26 :

LE CHATELET (YEU) 12h05 à 12h15 : 1 000 L (GO)

LE MARIN (YEU) 13h10 à 13h25 : 900 L (GO)

JEUDI 27 SEPTEMBRE 1979 :

Route au 090 vrai – Routes diverses aux Glénans et en baie de Concarneau.

15h55 : Sur rade.

18h20 : Pilote à bord.

19h00 accosté bâbord à quai " Quai Est " aidé du remorqueur.

- Fin de la quatrième marée d'assistance.

- Parcouru au cours de cette marée la distance de 2 072 milles.

- Détail des différentes interventions :

- Interventions mécaniques .....	6
- Interventions frigorifiques .....	1
- Interventions électriques .....	0
- Interventions radioélectriques .....	14
- Intervention du plongeur .....	2

Assistance médicale :

Interventions .....	18
Hospitalisations " P. B." .....	7
Rapatriements par Thoniers .....	2
- A Douarnenez par " P. B. " .....	2
- A Concarneau par " P. B. " .....	4

Ravitaillements GO ..... 11 400 litres

Ravitaillements ED ..... 500 litres

CONCARNEAU, le 27 Septembre 1979

ARMEMENT COOPÉRATIF FINISTÉRIEN  
CARGO " PÊCHEUR BRETON "

Assistance Thonière 1977

Compte rendu technique de la première marée

Du 18 Juin au 21 Juillet 1977

Rapport du Chef-Mécanicien

Le 22 Juin 1977 :

L'OISEAU MIGRATEUR AUDIERNE

Nous demande si nous avons dans nos stocks de pièces de rechanges un tuyau d'injection pour moteur D.P.

Baudouin de référence 57196. Après recherche à bord et communication avec la société BAUDOUIIN Nantes qui nous confirme que nous n'avons pas été fournis, nous avons proposé, un tuyau légèrement différent en longueur que nous aurions mis à la cote à bord du PÊCHEUR BRETON.

Le Patron ayant refusé cette proposition et demandé le tuyau référence 58135 dans sa longueur d'origine.

Après avoir fourni le tuyau à la demande, nous avons laissé ce tuyau en rechange en lui signalant qu'il devait le faire remplacer dès son retour au port.

**Durée de l'intervention : 00h45mn.**

Le 23 Juin 1977 :

LE GI.AN.KA du GUILVINEC

Nous signale qu'il a des parasites dans son poste radio. Après un contrôle et un dépannage, nous avons amélioré sa situation radio.

**Durée de l'intervention : 01h15mn.**

Le 23 Juin 1977 :

LE BOUGAINVILLE DE CONCARNEAU

Nous demande de lui remettre en état 3 tuyaux d'alimentation en gas-oil. Refait 3 collerettes sur tuyau en cuivre rouge. Refait les 3 tuyaux.

**Durée de l'intervention : 01h00mn**

Le 23 Juin 1977 :

LA BRISE DE CONCARNEAU

Nous demande de lui refaire une patte de fixation avec soudure électrique. Travail effectué à bord du PÊCHEUR BRETON.

**Durée de l'intervention 00h45mn.**

Le 23 Juin 19977 :

L'ANTARES de CONCARNEAU

Nous signale qu'il est en panne complète de froid. Après contrôle de son installation, nous avons remplacé son compresseur frigorifique de marque COMEF réf. C.P. 205 par un compresseur du même type.

**Durée de l'intervention 03h30mn.**

Le 23 Juin 1977 :

Le SANT TREVEL DE CONCARNEAU

Nous signale qu'il a des parasites dans son installation radio. Après visite et montage de 2 condensateurs, le dépannage est concluant.

**Durée de l'intervention 01h00mn.**

Le 25 Juin 1977 :

LE VERS LE TRAVAIL D'ÉTEL

Nous signale qu'il est stoppé à la suite de fuites de gaz importantes et de vapeurs d'eau dans sa machine. Le collecteur d'échappement refroidi à l'eau de mer (partie AV est crevée). Après contrôle les collecteurs d'échappement et le collecteur général plus le silencieux sont remplis de dépôts de sel cela étant dû à un temps de fonctionnement trop important depuis le début de la panne. Le moteur a tourné 21 jours dans cette situation.

Il a été conseillé au patron de faire une vidange d'huile de son moteur, de nettoyer ses filtres d'aspiration et de tourner le minimum de temps la nuit pour recharger ses batteries et assurer sa sécurité.

Nous avons demandé le remorquage.

Une intervention de la Marine Nationale avait été faite à bord quelques temps avant.

Dépannage non réalisé par le PÊCHEUR BRETON.

**Durée de l'intervention 00h30mn.**

Nota : Il a été mis à la disposition du mécanicien du thonier une longueur de 35 m de cordon d'amiante en Ø 25 m/m et 15 m de toile d'amiante en bande de 100 m/m de large pour étancher au maximum les fuites de gaz dans la machine.

Nous n'avons aucune pièce de rechange POYAUD dans nos stocks. Une petite caisse de joints nous a été délivrée avant le départ en assistance thonière 1977.

Le 26 Juin 1977 :

LE CHATELET DE L'ILE D'YEU

Nous signale que le tuyau de pression d'huile du manomètre est cassé. Après avoir coupé l'extrémité de ce tuyau réunis une olive de Ø 8 en place et remplacé le raccord femelle Ø 12 en bronze, la fuite est étanchée.

**Durée de l'intervention 00h30mn.**

Le 26 Juin 1977 :

LE CHATELET DE L'ILE D'YEU

Nous signale que ses batteries de secours bouillent et que son régulateur de tension semble défectueux.

Après vérification du circuit de charge de sa dynamo, le régulateur de tension est remplacé par un régulateur pris à bord du PÊCHEUR BRETON.

Une cosse bronze est remplacée sur un positif d'une batterie.

**Durée de l'intervention : 01h30mn.**

Le 30 Juin 1977 :

L'AMIROLETTE DES SABLES D'OLONNE

Nous signale qu'il a une fuite sous un chapeau de culbuteurs, une fuite d'eau douce entre 2 collecteurs d'échappement refroidis et un tuyau d'amorçage de pompe de cale à braser.

Nous avons changé les joints et fait une brasure sur le tuyau.

**Durée de l'intervention : 02h00mn.**

Le 1<sup>er</sup> Juillet 1977 :

LE SANMORNIC DE SAINT GUÉNOLÉ

Nous signale qu'il n'a plus de pression d'huile sur son moteur de propulsion.

Après vérifications et essais nous avons trouvé l'injecteur bouché sur le circuit d'huile des sécurités et du manomètre de pression d'huile.

Après remontage de l'injecteur, la pression est redevenue normale.

**Durée de l'intervention : 02h00mn.**

Le 1<sup>er</sup> Juillet 1977 :

LE BRUNO DOMINIQUE DES SABLES D'OLONNE

Nous signale qu'il a un tuyau d'injection de pompe à vanne à replacer.

Un tuyau est pris dans le stock de pièces de rechange puis est formé à la demande sur le moteur.

Une soudure autogène est faite sur l'ancien tuyau qui est conservé en réserve.

**Durée de l'intervention : 01h30mn.**

Le 1<sup>er</sup> Juillet 1977 :

LE P'TIT NICOLAS DE LORIENT

Nous signale que le tuyau de gas-oil de la pompe d'injection de son moteur est cassé au départ de la pompe. Un tronçon du tuyau en cuivre rouge est remplacé, un bicone est mis en place une brasure est faite. Un bicone est remplacé sur le tuyau d'amorçage de sa pompe eau de mer.

Contrôle sur le moteur à la suite de difficultés de mise en route quand le moteur est froid.

Démarrage très difficile aussi bien au lancement électrique que pneumatique.

**Durée de l'intervention 03h00mn.**

Le 2 Juillet 1977 :

AN.DRI.LAM. DE CONCARNEAU

Nous signale qu'il est en panne de radio.

Contrôle de la commutatrice du poste radio.

**Durée de l'intervention : 00h30mn.**

Le 2 juillet 1977 :

LE SANTA HELENA DE CAMARET

Nous signale que sa pompe eau de mer de lavage est en panne.

Après démontage à bord du PÊCHEUR BRETON de la pompe, nous n'avons ni roulement ni bague d'étanchéité de ce type. La pompe est remontée sans être dépannée et rendue au thonier.

**Durée de l'intervention : 03h00mn.**

Le 2 Juillet 1977 :

LE DIDIER JOCELINE D'AUDIERNE

Nous signale qu'il a une fuite d'eau de mer sur le tuyau d'alimentation de condenseur de ses installations frigorifiques.

Après avoir bien décapé à l'endroit de la cassure un plastique est fait sur le té de la prise de pressoir.

**Durée de l'intervention : 00h45mn.**

Le 3 Juillet 1977 :

L'AMOUR DES OCÉANS DES SABLES D'OLONNE

Nous signale qu'il ne peut pas lancer son moteur auxiliaire le démarreur électrique ne fonctionnant pas. Après contrôle nous avons trouvé un fil débranché à la commande du bouton poussoir et un fil débranché sur le démarreur. Le démarreur était grippé. Réparation à bord du PÊCHEUR BRETON. Remise en place et essais. Le moteur ne démarrant toujours pas, il a été impossible de virer le moteur à la barre, le moteur étant complètement bloqué.

Ces pannes ne sont pas récentes.

**Durée de l'intervention : 04h00mn.**

Le 3 Juillet 1977 :

LE SPERANZA DE SAINT GILLES CROIX DE VIE

Nous signale qu'il n'a plus d'alimentation sur ses appareils de navigation. Après contrôles les 2 fusibles de 25 A sont remplacé. Essais R.A.S..

Le 3 Juillet 1977 :

LE CORSAIRE DE L'ILE D'YEU



Nous signale qu'il a une fuite de gas-oil par une vis creuse sur la rampe de retour des fuites. Après remplacement de la vis et des joints, la fuite est étanchée.

**Durée de l'intervention 00h30mn.**

Le 4 Juillet 1977 :

LE BASSE GOUACH DE SAINT GUÉNOLÉ

Nous signale que son installation frigorifique ne fonctionne plus correctement, sa température dans la cale à poissons est remontée en température positive. Après contrôle de l'installation nous avons trouvé la vanne de limitation basse pression dérégulée et un niveau de fréon très bas. Après avoir réglé les 2 manomètres BP et HP, fait un appoint de fréon. L'installation a été remise en service normal.

Après 4 heures de fonctionnement, la température de la cale était descendue à - 3°.

**Durée de l'intervention : 02h30mn.**

Le 4 juillet 1977 :

L'OBELIX DE SAINT GUÉNOLÉ

Nous signale qu'il a une fuite de gas-oil sur le tuyau de retour des fuites de sa pompe d'injection.

Après avoir remplacée un bicone de Ø 10 la fuite est étanchée.

**Durée de l'intervention : 00h30mn.**

Le 4 Juillet 19777 :

Le YACHT BIHEN DE DOUARNENEZ

Nous signale qu'il a des difficultés pour recharger ses batteries.

Après un contrôle, nous avons constaté que 2 batteries sont hors service.

**Durée de l'intervention : 01h00mn.**

LE 5 Juillet 1977 :

BRUNO DOMINIQUE DES SABLES D'OLONNE :

Nous signale qu'il a une fuite de gas-oil sur le tuyau d'arrivée à la pompe d'injection.

Après démontage le raccord baujo est remplacé et brasé sur le tuyau à bord du PÊCHEUR BRETON.

**Durée de l'intervention : 01h30mn.**

Le 5 Juillet 1977 :

AMOUR DES OCEANS DES SABLES D'OLONNE :

Nous signale que la tige intérieure de son filtre à gas-oil est cassée. La vieille tige est retirée et une nouvelle est mise en place.

**Durée de l'intervention : 01h00mn.**

Le 8 Juillet 1977 :

AN.TIN.COZ. DE SAINT GUÉNOLÉ.

Nous signale que le corps de sa pompe centrifuge eau de mer est percé par des effets galvaniques. Une plastification en plusieurs couches est faite sur l'extérieur du corps de pompe à bord du PÊCHEUR BRETON.

**Durée de l'intervention : 01h30mn.**

Le 8 Juillet 1977 :

ELFE DES MERS D'AUDIERNE

Nous signale qu'il est en panne complète d'électricité avec sa dynamo de 2.000 W. Une courroie d'entraînement de la dynamo qui s'est coupé a arraché le câble de sortie de la dynamo.

Repérage des fils. Contrôle du sens de rotation en faisant tourner la dynamo au moteur pour déterminer la polarité. Remise en place des courroies. Essais.

**Durée de l'intervention : 01h30mn.**

Le 15 Juillet 1977

GI.AN.KA. DU GUILVINEC

Nous signale qu'il est en panne d'électricité suite à un court-circuit provenu par la défaillance du régulateur de tension. Batteries premier groupe hors service, batteries deuxième groupe en très mauvais état.

Régulateur de tension 1 et 2 groupe en mauvais état.

Remplacement du câble d'alimentation des batteries.

Dépannage provisoire. Il a été conseillé au Patron de faire réparer son installation électrique dès le retour au port.

**Durée de l'intervention : 06h30mn**

Le 17 Juillet 1977 :

SOURIRE DE L'ILE DE LORIENT

Nous signale qu'une soupape éloque. Après un réglage sur 2 cylindres le bruit a disparu.

Il a été conseillé au Patron de faire dès son retour au port un rodage de soupapes.

**Durée de l'intervention : 01h30mn.**

Le 17 Juillet 1977 :

GI.AN.KA. DU GUILVINEC

Nous demande de remplacer l'un de ses régulateurs de tension par un autre récupéré sur un thonier. Le modèle étant différent, l'opération n'a pas pu être réalisée.

**Durée de l'intervention : 00h30mn.**

Le 19 Juillet 1977 :

JOSEPH MADELON DE L'ÎLE d'YEU

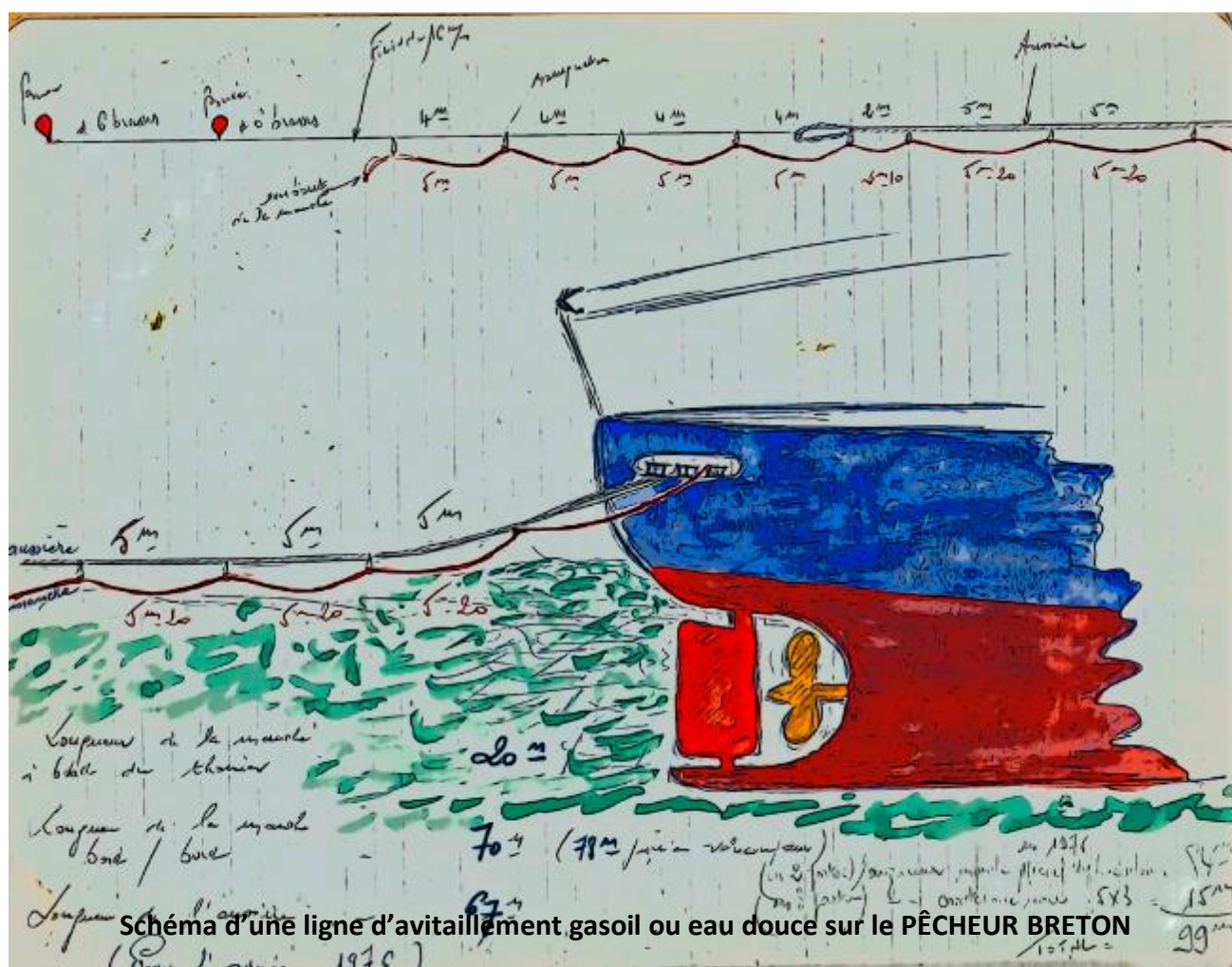
Nous signale qu'il est en panne complète. Après un essai négatif de mise en marche à l'aide de l'appareil HANSA, nous avons adapté sur son circuit de remplissage d'air de ses bouteilles de lancement un raccord avec flexible haute pression pour brancher les bouteilles de plongées sous-marine.

Purge de l'air dans le circuit de gas-oil. Lancement.

**Durée de l'intervention : 05h00mn.**

Au port de DOUARNENEZ le 21 juillet 1977.

Le Chef Mécanicien  
PÊCHEUR BRETON





Col. J Paugam



Col. Jean Paugam

## PÊCHEUR BRETON

### APPROVISIONNEMENTS DES THONNIERS

EAU DOUCE	Année	GAZOLE
<i>28.000 Litres</i>	<i>1973</i>	<i>513.660 Litres</i>
<i>40.000</i>	<i>1974</i>	<i>740.000</i>
<i>41.000</i>	<i>1975</i>	<i>557.000</i>
<i>31.000</i>	<i>1976</i>	<i>390.000</i>
<i>35.000</i>	<i>1977</i>	<i>499.000</i>
<i>65.000</i>	<i>1978</i>	<i>647.000</i>
<i>17.000</i>	<i>1979</i>	<i>337.000</i>
<i>47.000</i>	<i>1980</i>	<i>309.000</i>
<i>31.000</i>	<i>1981</i>	<i>405.000</i>
<i>62.000</i>	<i>1982</i>	<i>427.000</i>
<i>37.000</i>	<i>1983</i>	<i>270.000</i>
<i>47.000</i>	<i>1984</i>	<i>356.000</i>
<i>39.000</i>	<i>1985</i>	<i>243.000</i>

# RAPPORT DE MISSION

Période du : ... 12 Août 1987... au .....11 Septembre..... 1987  
3<sup>ème</sup> Marée

Navire N/O : ..... THALASSA.....

Capitaine : ..... Paugam Jean....

Chef de Mission : ... Paugam Jean

Affrètement : ..... C. I. T.B .G. ....

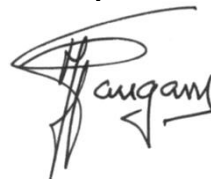
Journée au port : ..... 1 Journée.....

Journée à la mer : ..... 30 jours .....

Nombre de milles parcourus : .... 3 779 milles .....

Fait le ..... 11 Septembre 1987 .....

Le Capitaine :

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Paugam J.', with a stylized flourish above the name.

Paugam J.

## ASSISTANCE THONIÈRE

Rapport de mission 3<sup>ième</sup> marée du 12/08/1987 au 11/09/1987

Le 12 AOÛT 1987 :

Navire à quai à BREST en bon état de marche et de navigabilité, armé et équipé du matériel nécessaire pour effectuer la mission comme elle est définie dans le contrat d'affrètement " ASSISTANCE THONIÈRE 1987 entre le COMITÉ INTERPROFESSIONNEL DU THON BLANC GERMON et l'armement GENAVIR ".

Plein de gas-oil 251 m<sup>3</sup>, plein d'eau douce : 90 m<sup>3</sup>.

18h00 Pilote à bord, 18h10 largué appareillé avec 24 hommes d'équipage, 1 médecin, 2 plongeurs, 1 électronicien, 1 météorologiste, 1 scientifique.

18h25 franchi la passe, débarqué le pilote. 19h15 dans le sud de la bouée Charles Martel à 0,45 milles. 20h00 dans le sud de la Basse Royale à 0,7 milles, route au 270° à 11 nœuds.

22h30 contact radio avec le ROZ BRAZ (CC) mis en route au 258° à 11 nœuds.

Le 13 AOÛT 1987 :

08h00 par 47°59' N. et 08°07' W., vent SSW/3, mer belle, route sur flottille au 256° à 11 nœuds.

12h00 par 47°52' N. et 09°09' W. , vent de SW/3, route au 250° à 9 nœuds.

13h50 par 47°46' N. et 09°31' W. contact radio avec le patrouilleur MERCURE qui nous remplace sur zone. Le MERCURE fait route sur BREST pour l'hospitalisation d'un marin espagnol. Rendez-vous est pris pour prendre la suite de l'assistance sur zone.

17h35 à 18h20, mouvements avec le patrouilleur MERCURE qui effectue une évacuation sanitaire.

20h30 par 47°42' N. et 10°44' W. contact radio avec le KURUN (DZ) un groupe de thoniers est positionné par 47°56' N. et 11°15' W., mis en route au 304°, allure réduite.

23h50 par 47°52' N. et 11°10' W., vent NqNW/2, mer peu agitée, mis en dérive avec la flottille.

Le 14 AOÛT 1987 :

07h10 par 47°48' N. et 11°06' W., vent : faible, mer belle, mis en route au N.W., allure réduite pour suivre la flottille.

09h20 LA NÉBULEUSE (CM) avitaillement 350 litres d'eau douce, vivres. Position 47°55' N. et 11°21' W..

10h25 LA VIERGE D'ISSOUDUN (LO) avitaillement en vivres. Position : 47°57' N. et 11°23' W. 10h40 même position, mis en route au 305° allure réduite.

17h00 TOEN VOR (CM) avitaillement 1 930 litres de gas-oil. Intervention radioélectronique sur l'émetteur-récepteur, panne d'alimentation et coupure d'un contact d'un des relais. Bon fonctionnement après intervention. Position : 48°37' N. et 12°20' W..

17h50 par 48°36' N et 12°20' W., mis en route avec le groupe au 096°, allure réduite.

22h55 LOUP DES MERS (DZ) consultation médicale à bord du thonier, parage d'une plaie au poignet. Position 48°38' N. et 12°21' W..

23h15 par 48°32' N. et 12°21' W., vent : Sud/3, mer belle, mis en dérive avec la flottille.

Le 15 AOÛT 1987 :

07h05 par 48° 44' N. et 12°13' W., vent : SqSE/3, mer : belle. En route avec la flottille à allure réduite.

08h05 par 48°40' N. et 12°18' W. PITCHOUNE (YE) demande d'intervention mécanique sur moteur BAUDOUIN DP 12 de 440 Cv. Position du PITCHOUNE : 48°19' N. et 11°12' W.. Mis en route au 124° allure maxi.

11h30 PITCHOUNE (YE), intervention mécanique, problème d'injecteurs. Position : 48°21' N. et 11°28' W..

12h15 à 13h10 intervention médicale sur le thonier Espagnol : MERMANO BARZANA CUDILLERO immatriculé : 3 GI 42121. Problème oculaire. Position : 48°21' N. et 11°29' W..

14h45 PITCHOUNE fin de l'intervention mécanique, changé 12 injecteurs réf. : BAUDOUIN n° 15 55915 OV. Position : 48°21' N. et 11°29' W..

19h35 MICHEL DANIEL (LS) avitaillementt 4 530 litre de gas-oil et 730 litres d'eau douce. Position 48°34' N. et 11°40' W.

20h30 AN DRI LAM (CC) le patron me manifeste son profond mécontentement suite au comportement du thonier espagnol immatriculé : 3 VI 58505. Dixit le patron, le thonier espagnol ne respecte pas les règles de route et d'abordage et coupe au passage les lignes à thon de l'AN DRI LAM. Porte ces faits à mon présent rapport.

21h35 ORCHIDÉE (YE) avitaillement 3 000 litres de gas-oil et 510 litres d'eau douce. Position 48°35' N. et 11°33' W..

22h15 par 48°35' N. et 11°33' W., mis en route au 300° allure réduite pour rejoindre la flottille.

23h30 par 48°38' N. et 11°40' W., vent : Sud/3, mer belle, mis en dérive.

Le 16 AOÛT 1987 :

07h00 par 48°42' N. et 11°37' W., vent : Sud/3, mer belle, mis en route sur l'AN DRI LAM (CC), demande d'intervention des plongeurs.

07h55 AN DRI LAM, intervention des plongeurs, visite de la coque, dégagé une ligne prise dans l'hélice. Position : 48°36' N. et 11° 37' W..

08h35 même position, mis en route au 270°, allure réduite.

12h00 par 48°38' N. et 12°09' W., vent Sud/3, mer belle, route au 265° allure réduite.

15h20 à 15h55 LA VAGABONDE (DZ) intervention radioélectronique sur le radar. Changé les cristaux, bon fonctionnement après intervention. Position : 48°29' N. et 12°33' W..

16h15 même position, mis en route au NNE, allure réduite.

22h00 par 48°51' N. et 12°21' W., mis en route au 195° pour rejoindre un groupe de thoniers par 48°41' N. et 12°32' W., allure réduite.

24h00 par 48°41' N. et 12°27' W., vent : Sud/3, mer belle, mis en route au 190°, allure réduite.

Le 17 AOÛT 1987 :

07h00 par 48° 42' N et 11°37' W., vent SW/2, mer belle, mis en route au 205°, allure réduite.

08h40 CHANT D'ESPÉRANCE (LS) avitaillement 1 500 litres de gas-oil, position : 48° 37' N. et 12° 27' W..

09h20 en route avec la flottille, allure réduite.

11h30 par 48° 36' N. et 12°38' W., stoppé, débrayé, mis en dérive.

14h15 LA BRISE (CC) consultation médicale à bord du thonier. Asthénie, hospitalisation à bord de la THALASSA. Position 48°39' et 12°35' W.. En dérive.

18h00 par 48°42' N. et 12°32' W, mis en route avec la flottille sur le Nord, allure réduite.

24h00 par 49°09' N. et 12°23' W., vent W/3, mer belle, route avec le groupe au 355° à 6 nœuds.

Le 18 AOÛT 1987 :

02h00 par 49°19' N. et 12°22' W., stoppé, débrayé, mis en dérive.

07h00 par 49°23' N. et 12°21' W., mis en route au 355°, allure réduite, vent : SSE/3, mer peu agitée.

12h00 par 49°38' N. et 12°21' W., vent : SqSE : 3 à 4, mer peu agitée, route avec la flottille, allure réduite.

18h00 par 49°56' N. et 12°27' W., vent : Sud/4, mer agitée, route avec flottille, allure réduite.

22h50 par 50°15' N. et 12°40' W., vent de Sud/4, mer agitée, stoppé, débrayé, mis en dérive avec la flottille.



Le 19 AOÛT 1987 :

07h15 par 50°19' N. et 12°41' W., vent : SSW/ 4 à 5, mer agitée. Mis en route sur le NW avec la flottille, allure réduite.

11h10 LA VIERGE D'ISSOUDUN (LO) avitaillement 2 000 litres de gas-oil. Position 50°15' N. et 12°21' W..

11h50 même position, mis en route avec la flottille, allure réduite.

17h55 YACHT-BIHEN (DZ) mouvement de zodiac, remis 6 litres à combustible du stock BAUDOIN. Position : 50°08' N. et 12°34' W..

18h30 même position, remis en route sur flottille, allure réduite.

22h50 par 50°26' N. et 12°07' W., vent : SqSW/ 3 à 4, mer peu agitée. Stoppé, débrayé, mis en dérive avec la flottille.

Le 20 AOÛT 1987

07h30 par 50°37' N. et 12°03' W., vent : SqSE/4, mer agitée, mis en route avec la flottille, allure réduite.

12h00 par 50°28' N. et 11°58' W., vent SqSE/4, mer agitée, route avec la flottille, allure réduite.

15h30 par 50°24' N. et 11°54' W., demande d'assistance médicale par un thonier Espagnol positionné par 50°08' N. et 11°50' W.. Mis en route au 170°, allure maxi.

16h25 à 18h15 intervention sur le ATILANO JUAN immatriculé à BURELA n° 3 GI 41 660. Fracture ouverte au 5<sup>ème</sup> doigt de la main droite. Parage, évacuation médicale sur BANTRY (SW Irlande) après contact radio avec l'hôpital PURPAN de TOULOUSE. Position : 50°17 N. et 11°53 W.

19h55 mouvement du zodiac avec LA BRISE (CC), retour à son bord du marin hospitalisé sur la THALASSA depuis le 17 Août. Position : 50°20' N. et 11°35' W..

20h00 même position, vent NW/2 à 3, mer peu agitée. 20h20 mis en route sur BANTRY au 044° à 11 nœuds.

Entre 20h30 et 22h45, différents contacts avec le CROSS ÉTEL et VALENCIA RADIO pour effectuer l'évacuation médicale et l'hospitalisation du marin Espagnol dans les meilleures conditions.

24h00 par 50°55' N. et 10°49' W., route au 041° à 11 nœuds.

Le 21 AOÛT 1987 :

06h00 pointe de SHEEP'S HEAD au 090° à 3,5 milles, vent : NE/2, mer belle, route au 058° à 11 nœuds.

08h10 mouillé tribord 1 maillon CHAPEL ISLAND EAST au 300° à 1,6 milles ?

09h25 débarquement du marin espagnol accompagné du médecin du bord. Le blessé est dirigé sur l'Hôpital de BANTRY.

11h30 retour du médecin, 11h40 viré l'ancre, appareillé.

12h00 dans le Nord de WIDDY POINT EAST à 0,25 milles, mis en route au 240°, allure maxi pour rejoindre la flottille.

20h00 par 50°54' N. et 11°22' W., route sur flottille au 238° à 6 nœuds.

24h00 par 50°37' N. et 11°52' W., vent : NNW/3 à 4, mer agitée, route sur flottille au 248° à 7 nœuds.

Le 22 AOÛT 1987 :

04h50 stoppé, mis en dérive avec la flottille par 50°24' N et 12°49' W..

08h10 par 50°22' N. et 12°49' W., vent : NW/2 à 3, mer belle, mis en route avec la flottille, allure réduite.

12h00 par 50°21' N. et 13°13' W., vent : WqSW/2, mer belle. Intervention sur le PEN GLAS (CM), consultation médicale à bord de la THALASSA, ablation, fils sur plaie joue gauche, parage. 13h50, retour du marin blessé sur le PEN GLAS par 50°23' N. et 13°01' W..

13h55 même position, demande de consultation médicale et des plongeurs sur le VIEUX SERPENT (CC). Mis en route au 170° à 10 nœuds.

18h10 VIEUX SERPENT (CC) consultation médicale à bord de la THALASSA., abcès, hospitalisation à bord. Intervention des plongeurs annulée. Position : 49°39' N. et 12°51' W..

22h30 par 49°42' N. et 12°50' W., vent : WNW/7, mer forte, stoppé, mis en dérive avec un groupe de thoniers.

Le 23 AOÛT 1987 :

04h30 par 49°36' N. et 12°33' W., vent : WNW/6, mer forte, coups de ballasts du navire, mis en route au 290° à 3 nœuds.

07h25 par 49°35' N. et 12°46' W., mis en route avec le groupe sur zone au 150°, allure réduite.

11h30 suite à une menace de mauvais temps, diffusion du bulletin météo du large de SAINT LYS RADIO.

12h00 par 49°48' N. et 12°48' W. vent de NEqN/6, mer forte, route sur le Sud avec la flottille, allure réduite.

18h00 par 49°34' N et 12°50' W., vent : Nord/5, mer agitée à forte, route sur le Sud avec un groupe de thoniers, allure réduite.

24h00 par 49°05' N. et 12°17' W., vent : Nord/5, mer agitée à forte, route avec la flottille au 111° à 6 nœuds.

Le 24 AOÛT 1987 :

08h00 par 48°50' N. et 11°13' W., vent NNW/4, mer agitée, route avec un groupe de thoniers au 111° à 6 nœuds.

12h00 par 48°34' N. et 10°50' W., vent : Nord/4, mer agitée, route avec le groupe de thoniers au 174°, allure réduite.

18h00 par 47°56' N. et 10°44' W., vent : WNW/3, mer peu agitée, route avec le groupe au 170° à 6 nœuds.

22h20 par 47°49' N. et 10°36' W., stoppé, débrayé, mis en dérive avec le groupe restant en mer après l'avis de coup de vent prévu dans la nuit.

Thoniers sur zone : ROZ-BRAZ (CC) - PEN-GLAS (CM) - SAINT POL ROUX (CM) - VIEUX SERPENT (CC) - DERNIER TANGO (SN) - WINGER (LO).

Les autres thoniers sont en relâche à BERHEAVEN (Irlande) ou font route terre.

Le 25 AOÛT 1987 :

07h40 par 47°45' N. et 10°35' W., vent faible, mer calme, mis en route avec le groupe sur le Nord, allure réduite.

12 h00 par 48°13' N. et 10°35' W., vent faible, mer calme, en route avec le groupe, allure réduite.

13h20, mouvement avec le VIEUX SERPENT (CC) retour à son bord du marin hospitalisé sur la THALASSA depuis le 22 Août.

17h05 ROZ-BRAZ (CC) avitaillement de 2 000 litres de gas-oil, remis du stock de pièces de rechange BAUDOUIN un flexible de décharge. Position 48°21' N. et 10°46' W.

17h40 même position, mis en route avec le groupe au 350°, allure réduite.

22h00 par 48°40' N et 10°54' W., stoppé, débrayé, mis en dérive.

Nous n'avons pas eu le temps prévu par la météorologie nationale. La dépression d'origine tropicale (ex cyclone ARLENE) s'est comblée très rapidement en se déplaçant sur le SE. Voir photocopies des bulletins météo et cartes Fac-similé ci jointes.

Le 26 AOÛT 1987 :

07h15 par 48°33' N. et 10°46' W., vent : NW/6, mer forte, mis en route sur le groupe au 160°, allure réduite.

12h00 par 48°27' N. et 10°50' W., vent NqNW/6, mer forte, route avec le groupe au Nord, allure réduite.

15h20 par 48°18' N. et 10°39' W., stoppé, débrayé, mis en dérive.

18h00 par 48°15' N. et 10°39' W., mis en route au 335°, allure réduite.

24h00 par 48°45' N. et 11°03' W., vent : Nord/6, mer forte, route avec le groupe au 335° à 6 nœuds.

Le 27 AOÛT 1987 :

08h00 par 49°13' N. et 11°34' W., vent : Nord/5, mer agitée à forte, route avec le groupe au 337°, allure réduite.

12h00 par 49°53' N. et 11°55' W., mer agitée à forte, route avec le groupe au 307°, allure réduite.

18h00 par 50°21' N. et 13°13' W., vent : Nord/3, mer peu agitée, route avec un groupe de thoniers, allure réduite.

22h40 par 50°26' N. et 12°53' W., stoppé, débrayé, mis en dérive.

Le 28 AOÛT 1987 :

06h30 par 50°21' N. et 12°53' W., vent : NW/3, mer peu agitée, mis en route au 030°, allure réduite pour rejoindre le groupe.

09h35 VIEUX SERPENT (CC) consultation d'un marin à bord de la THALASSA. Abscès, soins. Position : 50°32' N. et 12°44' W..

10h15 VIEUX SERPENT (CC) retour du marin à son bord après soins. Position : 50°35' N. et 12°47' W..

12h00 par 50°31' N. et 12°47' W., vent : W/3, mer peu agitée, mis en dérive sur flottille.

16h10 par 50°28' N. et 12°47' W., mis en route au Nord, allure réduite pour rejoindre la flottille.

18h00 par 50°47' N. et 12°45' W., vent : NW/2, mer belle, route avec flottille sur le Nord, allure réduite.

22h15 par 50°57' N. et 12°40' W., demande d'intervention sur L'OCÉAN DES TEMPÊTES (LS) positionné par 48°50' N. et 10°50' W.. Émetteur récepteur BLU en panne.

22h45 KURUN (DZ) mouvements de zodiac, reçu avec ce thonier 12 injecteurs en provenance de la société BAUDOUIN pour réapprovisionnement du stock de pièces de rechange.

22h55 par 50° 59' N. et 12°42' W., mis en route au 150°, allure maxi pour rejoindre la position : 48°50' et 10°50' W..

Le 29 AOÛT :

08h00 par 49°32' N. et 11°27' W., vent faible, mer belle, route au 155° à 11 nœuds.

12h00 par 48°54' N. et 10°55' W., vent : NE/4, mer agitée, route au 140° à 11 nœuds.

13h15 Le MAGNIFIQUE (LS) avitaillement 3 500 litres de gas-oil et 890 litres d'eau douce. Position : 48°48' N. et 10°47' W..

13h25 L'OCÉAN DES TEMPÊTES (LS), intervention radioélectrique sur émetteur récepteur BLU. Alimentation du poste BLU embarqué sur la THALASSA pour dépannage.

18h00 par 48°54' N. et 10°58' W., vent : NE/3, mer peu agitée, route avec le groupe, allure réduite pour rejoindre la flottille du Nord.

24h00 par 49°28' N. et 11°41' W., vent : ENE/4 à 5, mer agitée, route avec le groupe au 335° à 7 nœuds.

Le 30 AOÛT 1987 :

08h00 par 50°33' N. et 12°22' W., vent ENE/4, mer agitée, route avec le groupe au 350°, allure réduite.

08h25 par 50°35' N. et 12°22' W., demande d'intervention médicale sur le TOEN VOR (CM) positionné par 51°10' N. et 12°15' W.

08h35 OCÉAN DES TEMPÊTES (LS) intervention radioélectrique, retour sur le thonier de l'alimentation de l'émetteur récepteur BLU après dépannage à bord de la THALASSA. Bon fonctionnement après intervention. Position : 50°35' N. et 12°25' W..

09h40 même position, mis en route sur le TOEN VOR (CM) au 005°, allure maxi.

12h00 par 51°00' N. et 12°22' W., vent : EqSE/4, mer agitée, route au 006° allure maxi.

13h30 TOEN VOR (CM) consultation médicale à bord du thonier, puis hospitalisation sur la THALASSA. Lumbago. Navire en dérive.

18h20 par 51°16' N. et 12°12' W., ROZ BRAZ (CC) demande d'intervention médicale. Mis en route sur le point 51°12' N. et 11°55' W. au 109°, allure maxi.

19h40 ROZ BRAZ (CC) intervention médicale, traumatisme crânien, hospitalisation à bord de la THALASSA. Position : 51°16' N. et 11°59' W..

24h00 par 51°06' N. et 12°02' W., vent : EqSE/4, mer agitée, route au 227°, allure réduite.

Le 31 AOÛT 1987 :

05h30 par 50°46' N. et 12°43' W. mis en dérive avec le groupe.

07h20 par 50°47' N. et 12°45' W., Vent ESE/3 à 4, mer peu agitée, mis en route avec le groupe, allure réduite.

10h00 par 50°45' N. et 12°36' W., route au 031°, allure réduite.

12h00 par 50°55' N. et 12°30' W., vent : EqSE/2, mer peu agitée, route au Nord, allure réduite.

13h35 par 51°04' N. et 12°29' W., stoppé, débrayé, mis en dérive parmi la flottille.

20h00 par 51°03' N. et 12°32' W., vent : NqNW/4, mer agitée, mis en route pour rejoindre le groupe au 144°, allure réduite.

22h35 par 50°48' N. et 12°20' W., stoppé, débrayé, mis en dérive sur flottille.

Le 01 SEPTEMBRE 1987 :

07h20 par 50° 41' N. et 12°23' W., vent : NNW/4, mer agitée, mis en route avec le groupe de thoniers, allure réduite.

10h40 par 50°35' N. et 12°20' W., mis en dérive sur flottille.

12h00 par 50°37' N. et 12°20' W., vent : NqNW/4, mer agitée, en dérive sur flottille.

16h35 par 50°36' N. et 12°19' W., mis en route sur l'Est, allure réduite pour rejoindre un groupe de thoniers.

Menace de coup de vent signalé à la diffusion du bulletin météo de 21h00 et 21h30 à l'attention des thoniers.

23h05 par 50°53' N. et 11°39' W., vent : SSE/3, mer peu agitée avec houle de NNW. Stoppé, débrayé, mis en dérive.

Le 02 Septembre 1987 :

07h20 par 50°57' N. et 11°37' W., vent : Sud/5, mer agitée, route avec la flottille, allure réduite.

12h00 par 50°59' N. et 11°40' W., vent : Sud/6, mer forte, route au 230° à 8 nœuds pour rejoindre un groupe qui se déplace sur le Sud. Les autres thoniers font route sur BEARHAVEN (Irlande) suite à l'avis de coup de vent annoncé par la météo.

13h15 diffusion d'un bulletin météo spécial. Avis de coup de vent.

16h50 par 50°59' N. et 12°24' W.. Mis à la cape. Vent : SqSW/7, mer très forte à grosse.

22h00 par 50°50' N. et 12°12' W., mis vent arrière, allure réduite, vent : SSW/6, mer très forte.

Le 03 SEPTEMBRE 1987 :

00h00 par 50°53' N. et 12°08' W., vent : SqSW/6, mer forte, mis à la cape.

08h00 par 50°37' N. et 12°17' W., vent : WSW/8, mer très grosse, à la cape.

12h00 par 50°30' N. et 12°35' W., vent : WSW/8, mer très grosse, à la cape.

18h20 par 50°18' N. et 13°08' W., vent : WSW/8, mer très grosse, mis vent arrière, allure maxi.

21h20 par 50°26' N. et 12°32' W. mis en route au 130°, allure maxi pour rejoindre le groupe de thoniers dans le Sud. Les thoniers dans le Nord, étant en relâche ou faisant route terre.

24h00 par 50°08' N. et 12°01' W., vent : WSW/7, mer grosse, route au 130°, allure maxi.

Le 04 SEPTEMBRE 1987 :

08h00 par 49°12' N. et 10°28' W., vent : WSW/4, mer agitée, route au 130°, allure maxi.

12h00 par 48°43' N. et 09°43' W. vent : WSW/4, mer agitée, route au 130°, allure maxi.

18h00 par 48° 06' N. et 08°26' W., vent : SW/6, mer forte, route sur un groupe de thoniers au 130°, allure réduite.

24h00 par 47°46' N. et 07°15' W., vent : SW/6, mer forte, route sur un groupe de thoniers au 180°, allure réduite.

Le 05 SEPTEMBRE 1987 :

02h35 par 47°28' N. et 07°14' W. stoppé, débrayé, mis en dérive.

07h35 par 47°32' N. et 07°06' W., vent : W/4 à 5, mer agitée à forte, mis en route au SW, allure réduite.

12h00 par 47°16' N. et 07°34' W., vent : WqNW/5, mer forte, en route sur l'Ouest, allure réduite.

18h00 par 47°20' N. et 07°42' W., vent : W/5, mer forte, route avec le groupe, allure réduite.

21h15 par 47°20' N. et 07°42' W., vent : WqNW/4, mer agitée avec houle d'Ouest, stoppé, débrayé, mis en dérive avec la flottille. Diffusion d'un avis de coup de vent signalé par Météo-France.

Le 06 SEPTEMBRE 1987 :

07h10 par 47°19' N. et 07°36' W., vent : SW/4, mer agitée, mis en route avec le groupe de thoniers sur l'Ouest, allure réduite.

12h00 par 47°20' N. et 08°06' W., vent : SW/6, mer forte, route avec le groupe de thoniers, allure réduite.

18h00 par 47°20' N. et 08°00' W., vent : SW/5, mer forte, routes diverses avec le groupe de thoniers, allure réduite.

24h00 par 47°25' N. et 08°26' W., vent SW/5, mer forte, route avec le groupe de thoniers au 290°, allure réduite.

Le 07 SEPTEMBRE 1987 :

08h00 par 47°41' N. et 09°40' W., vent : SW/6, mer forte, route avec le groupe de thoniers au 280°, allure réduite.

12h00 par 47°42' N. et 09°42' W., vent de SW/5, mer agitée, route avec le groupe, allure réduite.

18h00 par 47°47' N. et 10°18' W., vent : SW/6, mer forte, route avec le groupe de thoniers, allure réduite.

22h25 par 48°00' N. et 10°28' W., vent WqSW/4, mer agitée. Stoppé, débrayé, mis en dérive.

Le 08 SEPTEMBRE 1987 :

07h49 par 48°01' N. et 10°21' W., vent NNW/3, mer peu agitée. Route avec le groupe de thoniers, allure réduite.

09h40 par 48°06' N. et 10°27' W., mouvement avec le patrouilleur l'AUDACIEUSE de la Marine Nationale. Expliqué la situation sur zone au commandant du patrouilleur, les médecins des deux navires se passent la suite.

10h30 VIEUX SERPENT (CC) avitaillement 2 000 litres de gas-oil, fourniture de vivres, consultation médicale, abcès, soins.

12h50 SHORAI (GV) avitaillement de 2 000 litres de gas-oil. Position : 47°59' N. et 10°21' W..

13h10 PITCHOUNE (YE) remis 12 injecteurs du stock de pièces de rechange de la marque BAUDOIN. En dérive, même position.

16h25 MICHEL DANIELE (LS) avitaillement 1 600 litres de gas-oil. Position : 47°56' N. et 10°19' W..

17h00 PETIT NICOLAS (LO) avitaillement 2 000 litres de gas-oil. Position : 47°57' N. et 10°18' W..

17h50 PÈRE DE MONFORT (YE) avitaillement 900 litres de gas-oil. Position : 47°57' N. et 10°18' W..

24h00 par 48°00' N. et 10°17' W., vents SSW/4, mer agitée. En dérive.

Le 09 SEPTEMBRE 1987 :

00h25 par 48°00' N. et 10°18' W., mis en route au 130°, allure réduite pour rejoindre le point 47°40' N et 09°40' W., demande d'avitaillement en gas-oil des chalutiers pélagiques affrétés par le Comité Interprofessionnel du Thon Blanc Germon.

04h40 par 47°37' N. et 09°40' W., stoppé, débrayé, mis en dérive.

09h15 ISAPATRICIA (LO) avitaillement de 4 000 litres de gas-oil, 500 litres d'eau douce. Position : 47°37' N. et 09°37' W..

10h10 LE LYNX (LO) avitaillement de 3 000 litres de gas-oil, 500 litres d'eau douce. Position : 47°36' N. et 09°36' W..

12h00 par 47°37' N. et 09°34' W., vent : SW/4 mer agitée, mis en dérive.

18h00 par 47°37' N. et 09°24' W., vent : WSW/4 mer agitée, en dérive.

21h00 par 47°37' N. et 09°22' W., mis en route sur NANTES au 093°, allure maxi.

24h00 par 47°35' N. et 08°43' W., vent : W/3, mer peu agitée, route au 092° à 10 nœuds.

Le 10 SEPTEMBRE 1987 :

08h00 par 47°34' N. et 06°30' W., vent : NW/3, mer peu agitée, route sur NANTES à 10 nœuds.

12h00 par 47°15' N. et 05°37' W., vent : WSW/3, mer peu agitée, route sur NANTES à 8,5 nœuds.

18h00 par 47°15' N. et 04°27' W., vent : WSW/3, mer peu agitée, route sur NANTES au 094° à 8 nœuds.

24h00 la pointe de SKEUL (BELLE ÎLE) au 002° à 10 milles.

Le 11 SEPTEMBRE 1987 :

05h40 sur rade de SAINT-NAZAIRE, pilote à bord, remontée de la LOIRE.

06h25 Pont de SAINT-NAZAIRE.

09h20 accosté bâbord au quai de l'AIGUILLON à NANTES.

09h45 terminé pour la manœuvre, la machine, la barre, le gyro. Service au port.

Toutes dispositions prises pour le débarquement du matériel appartenant au Comité Interprofessionnel du Thon Blanc Germon.

Fin de l'affrètement.



Nota : Quartiers Maritimes des Thoniers assistés : (CM) CAMARET – (DZ) DOUARNENEZ – (AU) AUDIERNE – (CC) CONCARNEAU – (LO) LORIENT – (LS) LES SABLES D'OLONNE – (YE) ÎLE d'YEU.

BILAN ET DÉTAILS DES DIFFÉRENTES INTERVENTIONS :

Au cours de la campagne ASSISTANCE THONIÈRE 3<sup>ième</sup> marée du 12/08/1987 au 11/09/1987

Il a été parcouru : ..... 3 779 Milles.

Il a été effectué :

Intervention mécanique : .....	1
Frigorifique : .....	0
Électrique : .....	0
Plongées : .....	1
Radioélectriques : .....	3

AVITAILLEMENTS EN GAS-OIL : ..... 33 960 litres en 14 avitaillements

AVITAILLEMENTS EN EAU DOUCE : ..... 3 480 litres en 6 avitaillements

MÉTÉO : Bulletin météorologique et situation des isothermes reçus par Téléx tous les soirs à 18h30 TU en provenance de la Météorologie Nationale de PARIS, service prévisions Marine. Ce bulletin est rédigé spécifiquement pour les thoniers après communication par la THALASSA des positions où se situent les thoniers.

Bulletin Météo et situation des isothermes retransmis par la THALASSA aux thoniers à 19h30 TU et 20h00 TU sur les fréquences 2426 Khz et 2326 Khz.

SUIVI DE LA PÊCHE GERMONIÈRE :

Transmission aux thoniers de la description des isothermes reçus, en même temps que la Météo, pour les températures de surface de la zone concernée.

Transmission aux thoniers des SIPPICAN (0 à 200 mètres) effectués par la THALASSA tous les jours à 12h00 TU.

Transmission au CITBG d'un bilan quotidien pêche après déclarations de leurs captures par quelques Patrons de thoniers (2 à 12 tous les soirs).

OBSERVATIONS EFFECTUÉES PAR LE BORD :

Météo : 234 Observations effectuées par les officiers de quart.

SIPPICAN : 25 relevés de 0 à 200 mètres effectués par le scientifique embarqué.

Enregistrement de la température de l'eau de mer en surface.

## RAPPORT MÉDICAL

Assistance Thonière : 3<sup>ième</sup> marée du 12 Août au 11 Septembre 1987 :

12 AOÛT : 18h15, départ de BREST

13 AOÛT : 17h00, appel radio du médecin du patrouilleur MERCURE de la Marine Nationale.

18h00, visite à bord du MERCURE pour compte-rendu médical et remise complément médicaments pour marin espagnol rapatrié à terre par MERCURE.

14 AOÛT : 09h30, marin du bord, plaie orteil gauche ; Tt : parage + tétavax.

23h00, consultation à bord du LOUP DES MERS (DZ) pour fin de traitement d'une plaie soignée à bord de la THALASSA les 7 et 8 Août 1987.

15 AOÛT : 12h15, intervention à bord du thonier espagnol HERMANOS BARZANA CUDILLERO pour un marin, corps étranger intraoculaire, décision transfert à bord de la THALASSA pour examen ; Tt : nettoyage et collyre à la Rifampicine.

17h00, marin à bord, rhino-bronchite en fin d'évolution ; Tt : Rhinathiol.

16 AOÛT : R. A. S.

17 AOÛT : 14h15, consultation à bord de LA BRISE (CC), pour un marin, altération de l'état général + bronchite depuis 3 jours ; décision hospitalisation à bord de la THALASSA ; Tt : repos, Bristopen, Vit. B1-B6-B12, Rinathiol, Lexomil, Anafranil.

18 AOÛT : 09h30 et 17h00, examen du malade de LA BRISE (CC), radiographie pulmonaire et ECG.

17h30 marin du bord lombalgie sur arthrose ; Tt : Profenid et Coltramyl inj..

21h00, marin du bord, plaie de la main gauche ; Tt : parage, suture.

19 AOÛT : 09h30, 14h00, 21h00, marin du bord, suite traitement pour lombalgie.

17h00, examen du marin de LA BRISE. Divers soins pour plaies marins du bord.

20 AOÛT : 09h30, 14h00, 21h, marin du bord, suite traitement pour lombalgie.

10h00, 17h00, suite traitement et examen marin LA BRISE (CC).

16h25, intervention à bord du thonier espagnol ATILANO JUAN pour un blessé ; décision hospitalisation à bord de la THALASSA ; exploration de la plaie sous anesthésie locale + radiographie ; Fracture ouverte de la phalange du cinquième doigt de la main droite avec fragments de plomb. (Fracture survenue le matin). Consultation radio médicale avec SAMU de TOULOUSE, compte tenu du délai, décision rapatriement sur BANTRY en Irlande : Parage, Flaggy, Erythromycine, Gammaglobulines antitétaniques (malade allergique à la pénicilline).

20h00, retour du marin de LA BRISE (CC) à son bord.

21 AOÛT : 9h25, visite à l'hôpital de BANTRY pour accompagner le blessé et donner renseignements médicaux.

21h00, suite traitement pour lombalgie du marin du bord.

22 AOÛT : 09h30, suite traitement pour lombalgie du marin du bord.

12h00, consultation à bord de la THALASSA pour un marin du PEN GLAS (CM). Ablation, fils de suture sur visage + poussée rhumatismale ; Tt : Feldene, Efferalgan-Codéine.

18h00, consultation à bord de la THALASSA pour un marin du VIEUX SERPENT (CC), anthrax du sillon inter fessier. Décision d'hospitalisation à bord de la THALASSA.

22h00, marin du bord, plaie du visage, parage et suture.

23 AOÛT : 14h00 et 21h00, soins du marin du VIEUX SERPENT.

24 AOÛT : 14h00 soins du marin du VIEUX SERPENT.

25 AOÛT : 11h00, soins du marin du VIEUX SERPENT. Le marin peut retourner à son bord, à revoir dans quelques jours.

13h00n retour du marin à son bord avec traitement.

26 AOÛT : R. A. S.

27 AOÛT : 16h00, marin du bord, douleur cheville ; Tt : Nifluril pommade.

28 AOÛT : 09h35, consultation à bord de la THALASSA pour suite des soins au marin du VIEUX SERPENT (CC). Tt : Pansement + Clamoxyl.

10h00, marin du bord ablation des fils de suture sur visage.

29 AOÛT : R.A.S.

30 AOÛT : 13h25, consultation à bord du TOEN VOR (CM) pour marin, lombosacralgie d'efforts, décision d'hospitaliser à bord de la THALASSA pour surveillance et radiographie ; Tt : Prodafalgan.

21h00, marin du bord, plaie doigt, parage.

21h15, suite traitement du marin du TOEN VOR (CM) ; Profenid injection + Noctran 10.

23h30, nouvel examen clinique du marin du ROZ BRAZ (CC).

31 AOÛT : 04h00, examen du marin du ROZ BRAZ (CC), Tt : Efferalgan-codeine.

09h00, marin du TOEN VOR (CM), examen clinique et traitement : Profenid injection.

09h30, marin du ROZ BRAZ (CC), examen clinique, nouvelles radiographies rachis cervical et dorsal ; Tt : Efferalgan-codeine.

13h00, suite traitement marin du TOEN VOR (CM).

13h45, consultation à bord de la THALASSA pour suite traitement marin du VIEUX SERPENT (CC).

01 SEPTEMBRE : 09h00, 12h00, 21h00, suite traitements des marins hospitalisés à bord.

02 SEPTEMBRE : Idem - 15h00, marin du bord, douleur thoracique, E C G.

03 SEPTEMBRE : 12h00 et 21h00, suite traitements des marins hospitalisés à bord. 19h00, marin du bord, cellulite débutante genou gauche ; Pst alcoolisé.

04 SEPTEMBRE : 12h00 et 21h00, suite des traitements des marins hospitalisés à bord.

22h00, plaie cheville droite, marin du bord ; Tt : parage, suture.

05 SEPTEMBRE : R. A. S.

06 SEPTEMBRE : R. A. S.

07 SEPTEMBRE : 23h00, marin du bord, épistaxis ; Tt : méchage avec Coalgan.

08 SEPTEMBRE : 11h00, compte rendu médical avec médecin du patrouilleur L'AUDACIEUSE. Prêt d'une sonde de BLACKMORE.

11h30, consultation à bord de la THALASSA pour suite du traitement du marin du VIEUX SERPENT (CC).

18h00, marin du bord, mycose unguéale très importante ; Tt : avulsion de l'ongle (déjà partiellement faite).

Compte tenu incapacité fonctionnelle temporaire au travail à bord des thoniers, retour à terre des deux marins (TOEN VOR et ROZ BRAZ) avec la THALASSA.

#### RÉCAPITULATIF :

##### NAVIRES AYANT SOLlicitÉ UNE ASSISTANCE MÉDICALE :

Thoniers Français : LOUP DES MERS (DZ - LA BRISE (CC) - PEN GLAS (CM - VIEUX SERPENT (CC) - TOEN VOR (CM) - ROZ BRAZ (CC).

Thoniers Espagnols : HERMANOS BARZANA CUDDILLERO - ATILANO JUAN.

##### ASSISTANCE MÉDICALE :

Consultation Radio médicales .....	1
Consultations à bord THALASSA : .....	5
Consultations à bord Thoniers : .....	6
Hospitalisations à bord THALASSA : .....	5
Rapatriements par THALASSA : .....	3
Rapatriement par Thonier : .....	0
Consultations pour marins de la THALASSA .....	14

Nb : Pour le récapitulatif concernant le nombre de consultations et d'hospitalisation, certaines hospitalisations et le rapatriement ont nécessité au préalable des consultations à bord des thoniers. Dans la plupart des cas, à la suite des soins, j'ai remis aux marins un courrier pour leurs médecins traitants).

Au cours de ces deuxième et troisième marées d'assistance thonière, les conditions de travail ont été satisfaisantes. A noter : Durant la troisième marée d'assistance, nous avons eu à subir de nombreux jours de mauvais temps ce qui peut expliquer en partie la diminution du nombre d'interventions.

### Le médecin embarqué.



A bord de la THALASSA

Passage de la remorque pour un avitaillement.

Tuyau bleu sur amarre bleue pour le gasoil.

Tuyau jaune sur amarre rouge pour l'eau douce.

## **ASSISTANCE THONIÈRE du 12 Août au 11 Septembre 1987**

### **Rapport d'Assistances Mécaniques :**

Le 12 Août 1987 : Embarquement du matériel BAUDOUIIN pour compléter le stock de pièces de rechange déjà à bord.

- 10 cartouches à combustible, réf. : 13 68707 OA
- 2 injecteurs P.15 2 AN
- 3 joints de cache culbuteur, réf. 15 05086 OP

Le service " Pièces de rechange " BAUDOUIIN de MARSEILLE étant en rupture de stock, pour des injecteurs Réf ; 15 05023 OW, après entente téléphonique avec Monsieur SAUVÉ, la société MÉCAMAR de MORLAIX nous fournit ces 12 injecteurs qui lui seront rendus par la suite.

Appareillage à 18h00.

Le Jeudi 13 AOÛT : Mise en place des lignes d'avitaillement (gas-oil et eau douce) et du matériel d'intervention.

Le Samedi 15 AOÛT : Intervention sur le PITCHOUNE (LS) pour remplacer ses 12 nez d'injecteurs ; différents nez étaient montés auparavant (DLL S et DLL 145 S).

**Durée de l'intervention 3h00.**

Le Dimanche 16 AOÛT : Réparation de la quille du canot pneumatique du bord.

Le Mercredi 19 AOÛT : Fourniture au YACHT BIHEN (DZ) de 6 filtres BAUDOUIIN réf. 13 68707 OA

Le Lundi 24 AOÛT : Fourniture au ROZ BRAZ (CC) d'un flexible de décharge réf. 13 52578 OK.

Le Vendredi 28 AOÛT : Réception des injecteurs 15 55915 OV amenés sur zone par le KURUN (DZ).

Samedi 05 SEPTEMBRE : Remplacé le câble de commande des gaz sur le moteur " TOHATSU " n° 3 du bord.

Mardi 08 SEPTEMBRE : Fourniture à PITCHOUNE (YE) de 12 injecteurs 145 AN réf. : 15 55915 OV. Entretien téléphonique avec Monsieur LEGEAY, conseiller technique de la société BAUDOUIIN NANTES.

Mercredi 09 SEPTEMBRE : Inventaires du stock de pièces de rechange pour retour à la société BAUDOUIIN NANTES.

Jeudi 10 SEPTEMBRE : Rangement du matériel, conditionnement des moteurs Hors-Bord.

Bilan récapitulatif : 1 intervention, voir rapport contradictoire " ASSISTANCE ET PLONGÉE ".

Fourniture de matériel " BAUDOUIIN ".

Suivi et entretien du matériel C. I. T. B. G., voir rapport.

### **ÉTAT GÉNÉRAL DU MATÉRIEL D'INTERVENTION C. I. T. B. G.**

**MOTEUR " TOHATSU " N° 1 : Modèle B 30 C N° 10 568**

Moteur usagé, très peu fiable lors des interventions. Ce moteur mérite une révision complète par un spécialiste, avec remplacement des roulements principaux et révision du système d'allumage.

**MOTEURS " TOHATSU " N° 2 modèle 20 A2 N° 21325**

Moteur déjà signalé hors service l'année précédente et nécessitant une révision générale avec un remplacement important de pièces. Peut à la rigueur servir pour des pièces de rechanges pour un des autres moteurs " TOHATSU ".

**MOTEURS " TOHATSU " N° 3 modèle B 30 C N° 20063**

Bon fonctionnement du moteur manquant de puissance avec un arbre court qui, sur canot pneumatique, n'est pas adapté pour les interventions par mer agitée.

**PNEUMATIQUE " ASTRAL " de 1975 :**

En très mauvais état, déjà réparé l'année dernière et à nouveau crevé sur le même boudin, pourrait provoquer un grave accident.

**PNEUMATIQUE " ASTRAL " de 1977 :**

Quelques réparations à faire sur la quille et principalement refaire les défenses des boudins avant, mis à rude épreuve lors des interventions.

**COMPRESSEURS " BAUER " (Pour les bouteilles de plongées) :**

A fonctionné durant 10 heures approximativement, l'huile et les filtres ont été changés juste avant l'appareillage du bateau pour l'assistance thonnière.

Il serait souhaitable d'avoir un manomètre de contrôle avec étrier pour un contrôle rapide des bouteilles.

**MOTOPOMPE " HOMELITE " Type AP 320 :**

R. A. S.. Refait le niveau d'huile, motopompe conditionnée pour la prochaine campagne.

Le Mécanicien d'Intervention

ASSISTANCE THONIÈRE 1987 :

3<sup>ème</sup> marée du 12 Août au 11 Septembre 1987 :

RAPPORT D'ASSISTANCE ÉLECTRONIQUE :

Le 14 AOÛT :

" TOEN VOR " (CM) : Intervention sur la BLU SAILOR T128/R105. Panne d'alimentation du R105. R1101. Coupure d'un contact d'un des relais du T128. Essais, bon fonctionnement. Durée d'intervention : 01 heure.

Le 16 AOÛT :

" LA VAGABONDE " : (DZ) Intervention sur le radar JRC JMA 170. Changé les cristaux. Essais, bon fonctionnement. Durée d'intervention : 00h30mn.

Le 30 AOÛT :

" OCÉAN DES TEMPÊTES " (LS) : Intervention sur la BLU SAILOR T128/R105. Réparé l'alimentation N179. Essais, bon fonctionnement. Durée de l'intervention : 02 heures.

L'Électronicien embarqué.

## **ARTICLES DU TÉLÉGRAMME de François SALVERT :** **La " THALASSA " L'ange-gardien des germoniers.**

Tous les Patrons germoniers du port de Douarnenez sont unanimes en cette fin de saison de 1986 à souligner les immenses services rendus par la THALASSA. Un navire de l'IFREMER, géré par l'armement Genavir de Brest, qui durant 82 jours du 1<sup>er</sup> juillet au 20 septembre, a assuré l'assistance aux flottilles germonières sur les zones de pêche.

Hier matin, sa mission terminée, le bateau est désarmé à Saint-Nazaire. Le Patron du THALASSA, Jean Paugam, un Douarneniste a rendu visite aux Patrons des germoniers actuellement à quai et au comité local des pêches.

### **28 hommes**

Pour cette mission d'assistance, la THALASSA, qui est habituellement affecté à la recherche scientifique, était armé par 28 hommes. Un équipage habituel de 22 marins et une équipe d'assistance comprenant un médecin, 2 plongeurs, un météorologiste, un scientifique et un réparateur électronique. Un équipage qui a été maintes fois sollicité par les bateaux en pêche, quelques fois très au large. Certains sont allés jusqu'à 22-23 degrés de longitude ouest soit à plusieurs jours de route du moindre abri.



Pour les 53 navires français qui participaient à cette campagne 1986 dont 40 se sont trouvés parfois ensemble sur la zone de pêche, la THALASSA est un véritable ange-gardien. C'est à son bord que se trouve le météorologiste dont les conseils sont précieux sur le choix des zones de pêche à adopter ou pour la décision de rentrer au port.

### **Le toubib**

Autre personnage-clé du bord de THALASSA, le médecin. Il a eu beaucoup de travail durant cette campagne. Conséquence des mauvais résultats enregistrés ces trois dernières années, explique Jean Paugam, ce type de pêche saisonnière n'attire plus les jeunes et la moyenne d'âge à bord des bateaux est relativement élevée, d'où, par corolaire, des problèmes de santé plus nombreux et souvent aussi plus graves.

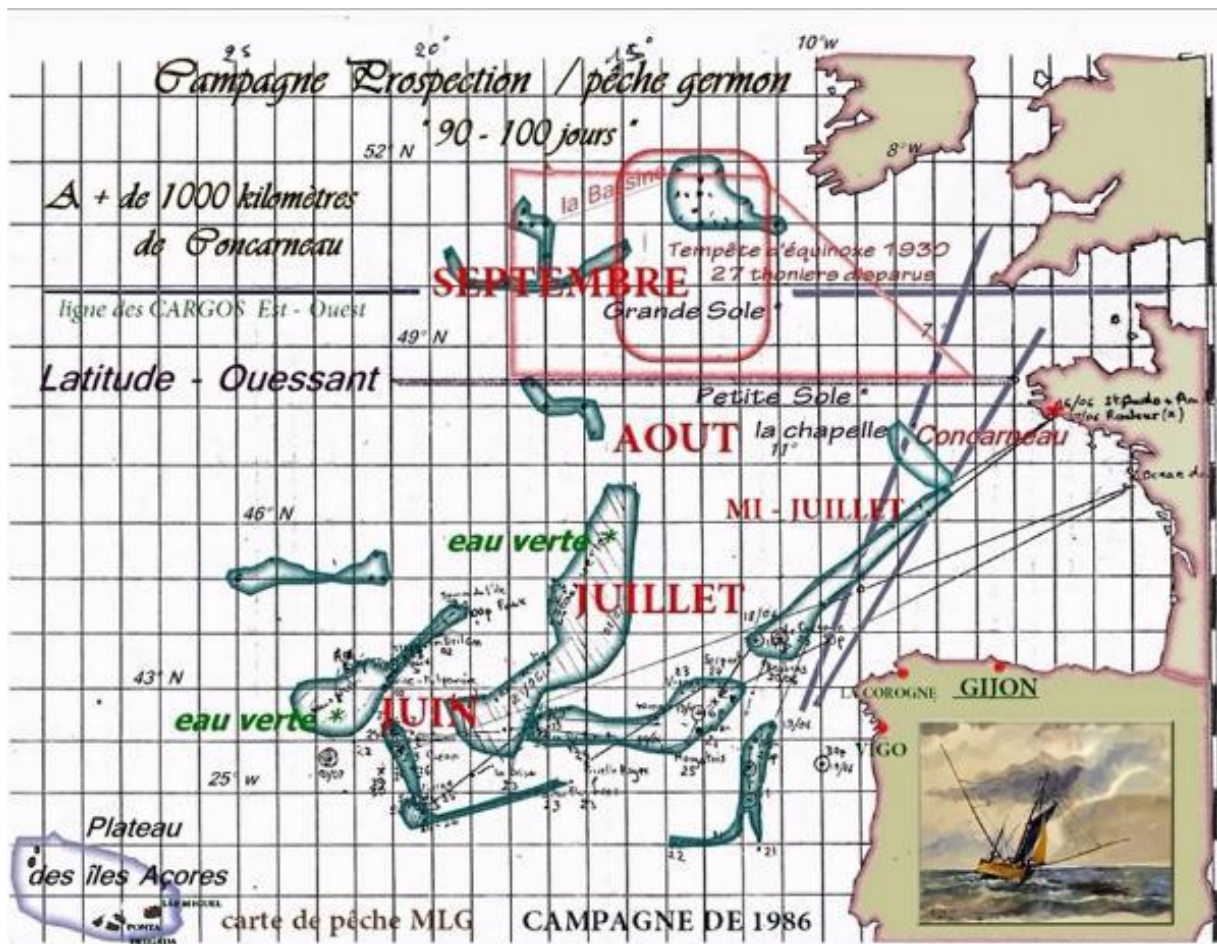
Les consultations par radio VHF (ou à bord) du médecin sont donc pour les Patrons et les équipages un aspect rassurant et précieux. Durant cette campagne, La THALASSA a d'ailleurs pris en charge deux malades, un Espagnol a été conduit à Brest et un Français à La Corogne.

### **Le stock**

La THALASSA se charge aussi du ravitaillement en gas-oil et en eau des bateaux, mais il embarque aussi un stock de pièces de rechanges, ce qui permet à ses mécaniciens et radio-électriciens d'effectuer en mer les réparations en cas d'avarie.

Bien entendu, ce service d'assistance coûte cher, il est financé par le FIOM et les producteurs eux-mêmes.

Les marins y sont attachés. C'est une sécurité pour eux. Et ces pourquoi déjà ils demandent que l'assistance soit reconduite l'an prochain.



COMPTE RENDU DE LA MISSION D'ASSISTANCE DU CHALUTIER DOURIC II  
A LA FLOTTILLE THONIERE - DU 01<sup>er</sup> JUIN AU 30 JUIN 1991

Le 03 Juin 1991 : Sortie à 17h30 – Mission embarquée campagne germonière – Beau Temps – Cap au 249°

Le 04 Juin 1991 : Cap 254° - Beau temps – 08h30 position 46°50' N. et 07°06' W. – Position de la flottille : 44°00' N. et 20°00' W. – Position DOURIC : 46° 11' N. et 09°08' W.

Le 05 Juin 1991 : Cap 254° - 08h30 Position : 45° 21' N. 11°57' W. – Temps gris – Mer agitée. 12h00 Position : 45°09' N. 12°39' W. – 15h00 Position : 44°54' N. 13°29' W. – Vent 18 noeuds de SW – 18h00 Position : 44°44' N. 13°57' W.

Le 06 Juin 1991 : 08h00 Position : 44°14' N. 16°31' W. – Mer agitée – Vent 25 noeuds de SW – 20h00 stoppé position : 44°09' N. 17°28' W. – Mauvais temps de SW.

Le 07 Juin 1991 : 08h30 Position : 44°05' N. 17°12' W. – Cap 270° - Mauvais temps – 15h00 amélioration – Route au 270°.

Le 08 Juin 1991 : 05h00 Position : 44°37' N. 20°16' W. – 08h30 Position : 44°31' N. 20°46' W. – Mauvais temps – 09h35 Appel du l'ILE DU VENT, hélice engagée, position : 44°34' N. 19°15' W. – Position DOURIC : 44°30' N. 20°53' W. – 14h45 arrivé sur l'ILE DU VENT, position : 44°33' N. 19°57' W. – 15h05 fin d'intervention, cap 280° - 20h30 position : 44°31' N. 20°48' W., mer très agitée – 22h10 stoppé, position : 44°32' N. 21°00' W.

Le 09 Juin 1991 : 05h00 position 44°33' N. 20°52' W. – 09h30 Appel de la BALEINE BLANCHE, hélice engagée, position : 44°39' N. 21°26' W. – 12h50 fin de l'intervention – Route sur le MARTOLED BREIZ, hélice engagée – Arrivé 13h15, position : 44°42' N. 21° 29' W. – 15h05 fin d'intervention, cap 180° - 22h45 stop, position : 44°12' N. 21°45' W.

Le 10 Juin 1991 : 08h00 position : 44°09' N. 21° 43' W., cap 180°, beau temps – 22h00 stop, position : 43°39' N. 20°56' W.

Le 11 Juin 1991 : Position 43°43' N. 20°46' W. – 06h45 appel du FANTOMAS, ennuis hydraulique, Position : 44°20' N. 20°43' W. – 11h30 arrivé sur le FANTOMAS, position : 44°19' N. 20°43' W. – 15h00 Intervention plongeur MARTOLED BREIZ – 15h20 fin intervention MARTOLED BREIZ – 16h50 fin intervention FANTOMAS, cap 180°.

Le 12 Juin 1991 : 08h30 position : 43°28' N. 22°25'W. – R.A.S. – 23h00 stop, position : 42°59' N. 23°56' W..

Le 13 Juin 1991 : 05h30 position : 42°59' N. 23°54' W. – 19h35 Appel du NUEVO HERMANOS FRAGA immatriculé BURELA FE 2.2731, malade à bord – 20h30 arrivé sur le NUEVO HERMANOS FRAGA, position : 42°49' N. 23°30' W. – 21h10 transbordement du malade sur le JOSE MANNUEL CAO RECARE – 22h30 Stop, position 42°47' N. 23°27' W..

Le 14 Juin 1991 : 05h30 position : 42°47' N. 23°23' W., appel du CHARGUNDIA (BORMEO) : malade, position 41°50' N. 23°43' W. – 17h40 arrivé sur le CHARGUNDIA – 18h15 fin d'intervention – 21h20 appel du MARTOLED BREIZ, blessé à bord , position : 42°55' N. 20°36' W. – Position du DOURIC : 42°18' N. 23°43' W. – Route sur le MARTOLED BREIZ.

Le 15 Juin 1991 : 05h30 position 42°48' N. 22°34' W., cap 80° - Route sur le MARTOLED BREIZ – 12h00 position : 42°58' N. 21°14' W. – 15h15 arrivé sur le MARTOLED BREIZ – 16h00 Transbordement du blessé – 17h30 appel du GWENGARO II, hélice engagée et blessé à bord, position 44°08' N. 19°03' W. – Position DOURIC : 42° 46' N. 20° 30' W., route au 37°.

Le 16 Juin 1991 : 05H30 position : 43°39' N. 19°31 W. – 09h20 arrivé sur le GWENGARO (Lorient) - 10h20 fin d'intervention – transbordement du blessé sur le DOURIC, hélice dégagée – 10h25 appel du GURE TARASKA, blessé à bord, position : 41°23' N. 19°26' W. – 20h25 arrivé sur le GURE TARASKA ( 3A.BI. 2. 2559) – 21h00 fin d'intervention, transbordement du blessé, cap 82° sur LA COROGNE.

Le 17 Juin 1991 : 08h00 position : 43°24N. 16°12 W. – Cap 83°, beau temps – 18h00 position : 43°36' N. 14°09' W..

Le 18 Juin 1991 : Route LA COROGNE – 05h15 position : 43°31' N. 11°31' W. – 20h10 arrivé LA COROGNE.

Le 19 Juin 1991 : LA COROGNE – Évacuation du blessé - Visites douane, police – 12h00 Consul – 19h00 Consul – 21h00 sortie de LA COROGNE.

Le 20 Juin 1991 : 08h00 position : 43°36' N. 10°34' W., route sur la flottille – 09h00 appel du SAINT JOSEPH, blessé à bord, position : 43°30' N. 18°42' W.

Le 21 Juin 1991 : 08h00 position : 43°17' N. 15°22' W., toujours route sur le SAINT JOSEPH – 10h00 Appel du GURE TARASKA : malade, position : 43°32' N. 20°20' W. – 18h00 arrivé sur le SAINT JOSEPH, position : 43°30' N. 17°21' W. – 18h40 fin d'intervention – 22h50 arrivé sur le GURE TARASKA, position : 43°30' N. 17°53' W. – 23h15 fin d'intervention – 23h20 Stop, position 43°30' N. 17°53' W.

Le 22 Juin 1991 : 08h00 position : 43°27' N. 17°45' W. – 08h40 appel de SI..., hélice engagée, position 43°50' N. 18°30' W. – 10h30 arrivé SIRIUS (Greenpeace) et le ILE DU LIECK pour contrôle et information – 11h30 route sur le SI – 15h45 arrivé sur le SI, position 43°47' N. 18°08' W – 14h10 fin d'intervention, cap 180° - 22h00 stop, position : 43°34' N. 17°52' W., mauvais temps.

Le 23 Juin 1991 : 08h00 position : 43°37' N. 17°41' W., cap 22° - 13h10 arrivé sur L'ENFANT DU VOYAGE, récupéré un vieux compresseur et remis le neuf – Transbordement du blessé du SAINT JOSEPH sur l'ENFANT DU VOYAGE qui fait route terre – 21h30 Stop, position : 43°31' N. 18°48' W..

Le 24 Juin 1991 : 07h00 position : 43°35' N. 18°37' W. – 07h30 appel du SAINT JOSEPH : hélice engagée, position : 43°33' N. 19°10' W. – 10h35 arrivé sur le SAINT JOSEPH, début intervention plongeur – 11h10 fin d'intervention, cap 60° - Appel du CAYENNE, hélice engagée, position : 43°50' N. 18°31' W. – 16h40 arrivé sur le CAYENNE – 16h45 début intervention – 17h15 fin d'intervention – 20h50 consultation médicale avec la SERNE pour le matelot BELMONTRE Stéphane né le 15.01.1974 à Reims – 22h00 position : 44°03' N. 17°50' W. – SIRIUS – PETITE THE THE.

Le 25 Juin 1991 : 08h00 position : 44°45' N. 16°31' W. – Pas de météo le 24.06.91 et le 25.06.91 – 21h20 stop, position : 45°18' N. 15°00' W..

Le 26 Juin 1991 : 06h00 position : 45° 19' N. 14°58' W., cap 70°, route Concarneau – 09h00 La SERNE par 44°00' N. et 15°00' W. – 18h00 position : 46°03 N. 12°05 W., route Concarneau.

Le 27 Juin 1991 : 08h00 position : 46°12' N. 09°31' W., route Concarneau, mauvais temps – 12h00 position : 46°26' N. 08°49' W. – 20h00 position 46°48' N. 07°27' W.

Le 28 Juin 1991 : 8h00 position : 47°31' N. 04°57' W. – 11h10 rentré à Concarneau.

Le 29 juin 1991 : A terre.

Le 30 Juin 1991 : A terre.

Distance parcourue : 4 837 milles.

## XIV) SOUVENIRS DU CAPITAINE DU N/O THALASSA ASSISTANCES THONIERES 1986 & 1987 :



Construit aux chantiers Augustin Normand au Havre en 1959 / 1960  
Navire désarmé en 1995

- Classification du Bureau VERITAS : 1 -3 / 3 E (Haute Mer) Pêche - Glace
- Jauge brute : 1192 tx - Jauge nette : 302 tx
- Longueur hors tout : 66,70 m.
- Largeur : 10,40 m.
- Propulsion : 1 moteur " Père " DUVANT 8 VNS de 1100 Cv  
1 moteur " Fils " DUVANT 8 VJM de 780 Cv

Document rédigé en 1999

### L'Assistance Thonière avec le N/O THALASSA :

En 1985, le volume des travaux à la mer des scientifiques halieutes a tendance à se réduire, ce qui entraîne une diminution du temps d'utilisation du *N/O Thalassa*. Cette situation n'est pas sans préoccuper l'armement GENAVIR, pour des raisons sociales et économiques aisées à percevoir. Des recherches d'affrètement sont entreprises. A trois occasions, en 1986, 1987 et 1989 à la suite d'un appel d'offres du Comité Interprofessionnel du Thon Blanc Germon (CITBG), le navire

océanographique THALASSA est retenu pour assurer l'assistance aux flottilles lors de la campagne de pêche aux thons germons.

La flotte française thonière traque le thon blanc en suivant sa migration estivale des Açores vers l'Irlande. Les marées sont longues (3 à 5 semaines) et les thoniers et les équipages ont besoin d'un soutien matériel et sanitaire.

Durant ces missions, la THALASSA embarque, en plus de son équipage réduit, un médecin, deux plongeurs sous-marins, un prévisionniste de la météorologie nationale et un électronicien. Un chercheur océanographe fait également partie de l'équipe de support et un mécanicien du bord est détaché pour intervenir sur les thoniers qui en font la demande. Ce mécanicien dispose d'un stock de pièces de rechanges mis à notre disposition par la société des moteurs BAUDOUIN.

Le scientifique de l'IFREMER embarqué met à profit l'expérience progressivement acquise depuis la fin des années 1960 et utilise les cartes de fronts thermiques élaborées par Météo France à partir de mesures satellitaires infrarouges reçues à LANNION. Il diffuse ainsi tous les soirs à la radio, avec le bulletin météorologique, des informations sur les zones où la structure hydrologique paraît favorable aux concentrations de thons germons.

Je ne suis pas convaincu que les Patrons des thoniers tiennent beaucoup compte de ces renseignements dans leur traque du poisson. A l'époque, cette technique encore récente n'a pas encore convaincu tous les pêcheurs français.

J'ignore si de nos jours, les Patrons français tiennent comptent des cartes de température de l'eau de mer et de la présence des fronts thermiques superficiels.

Personnellement je participe aux deux premières campagnes d'assistance thonière, c'est à dire en 1986 et 1987.

Les années précédentes, l'assistance thonière a été effectuée par un chalutier de Lorient le LUDOVIC PIERRE puis par un cargo congélateur le PÊCHEUR BRETON. Ces deux bateaux ont laissé un excellent souvenir dans la mémoire des pêcheurs et je me dois de faire aussi bien qu'eux avec la THALASSA et mon équipage.

Je prends très au sérieux cette campagne car je sais que dans ce milieu, les pêcheurs sont très critiques et ne pardonnent pas aux amateurs ni aux dilettantes. Je me renseigne auprès de Patrons douarnenistes de ma connaissance sur les besoins des thoniers en général.

Notre affréteur est le Comité Interprofessionnel du Thon Blanc Germon (C.I.T.B.G.) et je garde un excellent souvenir de la part des deux responsables avec lesquels j'ai travaillé. Un seul reproche, le C.I.T.B.G. ne dispose pas de beaucoup

d'argent et le remplacement du matériel défectueux appartenant au comité a été difficile voire impossible à obtenir.

Pour décrocher le contrat, mon armement affrète la THALASSA à un prix qui couvre juste les frais de l'expédition. Pour diminuer le coût d'exploitation du navire, l'effectif de l'équipage passe à 22 hommes. Pour certains, cela peut paraître encore beaucoup, mais il faut savoir que la THALASSA est un navire de conception ancienne, nullement automatisé et la décision d'effectif établie par les Affaires Maritimes doit être respectée.

Notre premier contrat en 1986 prévoit un affrètement du 1<sup>er</sup> juillet au 20 septembre avec une escale de 24 heures les 4 et 5 août. Durant notre absence, sur zone, nous serons remplacés par un navire de la Marine Nationale. Mon équipage et moi-même allons passer l'été dans le golfe de Gascogne alors que nous pouvons prétendre à prendre des congés. Tout l'équipage, conscient des difficultés de l'armement à faire naviguer notre bateau, fait l'effort de prolonger leur période d'embarquement.

En escale à Nantes, peu de temps avant notre départ, nous recevons le matériel du C.I.T.B.G. qui est nécessaire au bon déroulement de la campagne. Je découvre avec surprise que ce matériel est très mal conditionné et en très mauvais état. Les canots pneumatiques se dégonflent et les moteurs hors-bords, bien fatigués, nous donneront beaucoup de soucis. Je finirais par utiliser ceux de la THALASSA.

Le jour du départ, le médecin se présente à bord. Sortant de la faculté de médecine, il ignore ce qu'on attend de lui et en peu de temps, je lui explique comment les choses doivent se dérouler en mer.

Après mon petit exposé, le médecin souhaite voir le matériel médical et les médicaments embarqués. Il est stupéfait de découvrir le matériel et me dit très sérieusement :

- Moi, je ne peux pas travailler avec ce que vous me présentez.

Je me vois à quelques heures du départ sans médecin dans l'impossibilité d'appareiller.

Ce que j'ignore, c'est que Jérôme mon médecin est un gars brillant et plein de ressources. Il me demande si nous sommes reliés au réseau téléphonique et il appelle le SAMU.

J'ignore ce que Jérôme raconte au téléphone, toujours est-il que dans les trois heures qui suivent deux ambulances sont le long du bord. Mon toubib débutant, mais pas timide, a expliqué son problème, négocié avec le docteur responsable



des urgences du CHU de Nantes et obtenu ce qu'il souhaite à savoir du matériel médical et des médicaments. L'intervention dynamique et efficace de Jérôme n'est pas un luxe car il s'avérera très rapidement que le matériel embarqué à la dernière minute est indispensable.

Nous appareillons de Nantes le 1<sup>er</sup> juillet 1986 dans l'après-midi et après avoir descendu la Loire, j'entre en contact radio avec la flottille thonière qui, je précise, à l'époque n'est composée que de thoniers ligneurs bien souvent construits en bois. Je mets le cap sur un point situé par 42°30' nord et 18°30' ouest.

C'est la même année en 1986 que l'IFREMER, avec la PÉLAGIA et le concours de deux thoniers professionnels, met en évidence la possibilité de pêcher le thon blanc germon à l'aide de Filets Maillants Dérivants (FMD).

Cette technique, qui supplantera la pêche aux lignes montées sur des tangons, s'avérera plus performante. Elle sera néanmoins ensuite interdite par une décision du Conseil Européen des Pêches prise le 1<sup>er</sup> janvier 2002. Nous pouvons nous étonner de cette décision des technocrates européens, quand nous savons que des études sérieuses mettent en évidence que le stock de thons germons n'est pas menacé par cette méthode de pêche et que les prises de dauphins dans les filets sont accidentelles et anecdotiques.



Cette décision, qui ne repose sur aucun fait scientifique, est politique dans le but de ménager la pêche espagnole qui souhaite continuer la pêche aux lignes pour des raisons économiques. Sur un ligneur espagnol, il y a 15 hommes d'équipage, sur un

fileyeur français, il n'y en a que 6 ou 7 !

Nous arrivons sur zone le 4 juillet en fin d'après-midi et les thoniers font immédiatement la queue pour obtenir du gas-oil et de l'eau douce que nous délivrons en quantité limitée.

Les premiers jours de notre arrivée sur les lieux de pêche, c'est le coup de feu. Les bateaux, déjà sur zone depuis plusieurs semaines, ayant peu pêché, souhaitent prolonger leurs voyages. Pour cela, il leur faut rapidement un approvisionnement

en eau douce et en gas-oil. Les captures de pêche étant très moyennes, les thoniers sont très dispersés et nous ne pouvons être partout à la fois, dans une zone grande comme deux, voire trois départements français, avec 11 nœuds pour vitesse de déplacement, c'est à dire 20 kilomètres / heure.

Entre deux avitaillements, nous intervenons pour des raisons médicales qui sont prioritaires. Bref il est difficile de satisfaire tout le monde en même temps.

J'entends sur les ondes des remarques du genre : *Où c'est qu'il est encore ?* Le



encore est de trop, on vient d'arriver. Inutile de vous dire que cela ne me fait pas plaisir. Le 5 juillet, c'est à dire le lendemain de notre arrivée sur zone, le Patron du thonier le *Morgatois*, armé par un équipage des environs de Concarneau, sollicite l'intervention du médecin. Nous faisons route sur le bateau et à

proximité du thonier, en canot pneumatique, j'accompagne à sa première consultation mon médecin qui n'est pas fringant. Il souffre du mal de mer depuis le départ.

Le Patron du thonier se trouve dans un mauvais état physique, mais il est encore très lucide.

Il me reconnaît le premier, en effet nous avons fait connaissance sur les côtes d'Afrique quelques années auparavant. Au moment opportun, il tend un seau à mon médecin qui a la nausée !!! Jérôme, le toubib, consulte le malade dans le poste équipage et moi, je discute sur le pont avec l'équipage. Le fils du Patron qui a environ 30 ans se trouve à bord.

Après la consultation, Jérôme me dit en aparté que l'état de santé du malade est critique et il s'étonne que ce Patron ait obtenu l'autorisation du Médecin des Gens de Mer pour naviguer.

Jérôme me fait comprendre que les jours du Patron du MORGATOIS sont comptés. Ce dernier refuse de se faire hospitaliser et évacuer sur l'Espagne par la THALASSA. Je demande au fils du Patron d'intervenir auprès de son père pour qu'il accepte notre proposition. Le fils, ne se rendant pas bien compte de la situation, me dit que son père est assez grand pour savoir ce qu'il a à faire et qu'il est hors

de question de l'hospitaliser sans son accord ! Jérôme et moi, pour notre première



intervention médicale, nous nous trouvons devant une situation compliquée : Un Patron diminué physiquement pour commander son bateau qui refuse de se faire hospitaliser et de ce fait met son équipage et son navire en danger. Le médecin et moi, nous n'avons aucune autorité pour régler le problème.

Après une longue discussion avec le Patron qui est épuisé, j'obtiens de sa part la promesse que dès notre départ, il fera route sur Concarneau pour aller se soigner chez lui.

Je rentre à bord, contrarié par cette situation, avec le sentiment de ne pas avoir fait correctement mon travail. Mais que faire, Jérôme est catégorique, nous ne pouvons pas hospitaliser sur la THALASSA un malade contre sa volonté.

Ce que j'ignore et pas le Patron du MORGATOIS, c'est qu'il est le seul parmi son équipage capable de déterminer la position de son navire et de tracer la route pour rentrer au port d'où probablement son obstination à rester à son bord, ce qui est tout à son honneur.

Le 6 juillet, c'est toujours la bousculade, tous les bateaux veulent être ravitaillés les premiers, sans parler des interventions sur les appareils radio électriques de navigation sur lesquels intervient un technicien de la Compagnie Radio Maritime (CRM) détaché à bord de la THALASSA. A noter qu'à cette époque tous les thoniers sont équipés d'un système de navigation par satellites Transit ce qui facilite bien les choses pour rejoindre un bateau qui demande notre aide. Dans le courant de la journée, le MORGATOIS donne de ses nouvelles par radio et signale qu'il fait route sur Concarneau.

Le 7 juillet, suite à la rupture d'un tuyau eau de mer qui passe dans un ballast à gasoil, nous délivrons à deux thoniers un mélange Gas-oil / eau de mer qui n'est pas du goût des deux Patrons concernés. Je les comprends. Il nous faut pomper ce gasoil et en délivrer un autre de meilleure qualité, bref tout cela est bien ennuyeux et nous fait une publicité désastreuse.

Par la suite, le Chef Mécanicien ne délivrera que du gasoil d'une autre capacité ayant transité par une caisse de décantation. Ce genre d'incident ne se reproduira plus.

Ces ennuis m'occupent une bonne partie de la journée et je dois avouer que l'état de santé du Patron du MORGATOIS n'est pas, ce jour-là, une de mes priorités.

Le 8 juillet au début de l'après-midi, le Chef Mécanicien du MORGATOIS nous appelle par radio pour nous signaler que leur Patron ne peut plus se lever de sa couchette, qu'il ne se rappelle plus quelles routes il a faites, que le navigateur par satellites est dérégulé, et qu'ils ignorent leur position !

Je ne me souviens plus si suite à cet appel radio, je réussis à effectuer un relèvement goniométrique sur le MORGATOIS, toujours est-il que nous devons rejoindre le thonier en difficulté qui après son appel ne répond plus sur la fréquence radio.

Le Patron du ROZ BRAZ, Roger, un marin bien connue dans le milieu maritime concarnois, intervient sur les ondes et me dit qu'il pense avoir croisé le



MORGATOIS dans la matinée. A défaut d'autres renseignements, je mets en route sur la position du ROZ BRAZ, ce dernier se proposant de rechercher le MORGATOIS dans sa zone.

Le ROZ BRAZ se trouve à environ 70 milles dans le Nord Est et si c'est bien le MORGATOIS qu'il a croisé,

contrairement à sa promesse, le Patron malade n'a pas fait route sur Concarneau.

A 23h50 le 8 juillet, le ROZ BRAZ entre en contact VHF avec le MORGATOIS et le localise par 45°54' nord et 14°17' ouest. Les deux thoniers décident de faire route sur nous.

Le 9 juillet à 6h30 par 45°29' nord et 18°07' ouest, le médecin de la THALASSA se rend sur le MORGATOIS et moi sur le ROZ BRAZ pour remercier le Patron de son précieux concours.

Le ROZ BRAZ est en fin de marée et rentre au port. Roger se propose d'accompagner le MORGATOIS jusqu'au port de Concarneau. " *Ils n'auront qu'à*

*faire cap sur mon feu de poupe* " ce qui veut dire pour un bétotien : Ils n'auront qu'à me suivre.

Après avoir remercié Roger que j'ai déjà rencontré au cours d'une escale à la Martinique en 1984, je me rends sur le MORGATOIS où Jérôme m'attend pour organiser l'embarquement et l'évacuation sanitaire du malade qui accepte enfin son hospitalisation à bord de la THALASSA.

L'électronicien de la Compagnie Radio Maritime (CRM) intervient sur les appareils de radio navigation du MORGATOIS. Ils sont tous déréglés. Je donne quelques explications sommaires au Chef Mécanicien sur leurs utilisations et les deux thoniers mettent en route sur Concarneau où ils arriveront sans problème.

Le malade est hospitalisé dans l'infirmerie du bord et après avoir informé la flottille thonière que nous arrêtons momentanément l'assistance pour une évacuation sanitaire, nous mettons en route sur le port le plus proche qui est La Corogne en Espagne.

Le lendemain après-midi, c'est à dire le 10 juillet, le malade est hospitalisé à La Corogne, puis sera rapatrié sur Concarneau où il décédera peu de temps après.

Le soir même, après avoir fait un complément de gasoil et d'eau douce, nous appareillons de la Corogne pour rejoindre les thoniers qui nous attendent. Je profite du transit retour pour me reposer car depuis notre arrivée sur zone le 4 juillet, nous n'avons vraiment pas chômé.

Le 11 juillet est une journée relativement calme, il fait beau et j'entre en contact radio avec la *PÉLAGIA* qui est un navire de GENAVIR / IFREMER. Ce bateau participe à une mission de technologie qui consiste à démontrer que l'on peut pêcher le thon avec des filets maillants dérivants. Cette mission est une réussite et cette technique de pêche sera adoptée par la suite par les professionnels.

Le Capitaine de *La PÉLAGIA* Roland est un ami. Il me demande une intervention sur un appareil de navigation et un complément en eau et gasoil.

Rendez-vous est pris pour le lendemain midi. Le 12 juillet à l'heure convenue, je prends en remorque la *PÉLAGIA* à très faible vitesse et le ravitaille en combustible et en eau douce. C'est la méthode que nous utilisons pour ravitailler les thoniers. Sur la remorque, qui est une aussière, sont fixés, en guirlande, la manche à eau et le flexible du gasoil.

Au cours de l'intervention avec la *PÉLAGIA*, nous recevons un appel du DIDIER JOCELYNE un bateau inscrit à Audierne, armé par un équipage douarneniste. Le

thonier demande de toute urgence une intervention médicale pour le Patron qui est inanimé sur le pont du bateau.

La remorque avec la PÉLAGIA est rapidement larguée.

Au cours du transit pour nous rendre sur le thonier qui demande notre aide, j'apprends, sur les ondes radio, que le jeune fils du Patron du DIDIER JOCELYNE se trouve à bord du thonier. Le gamin âgé d'environ 12 à 13 ans a souhaité embarquer avec son père en qualité de passager pendant les vacances scolaires.

1h10 après l'appel du DIDIER JOCELYNE, le médecin, les deux plongeurs du bord, qui sont des secouristes, constatent, à leur arrivée sur le thonier, le décès du malheureux Patron.

Suite à son malaise, le défunt a fait une chute et porte une plaie à la tête.

Un matelot du DIDIER JOCELYNE, titulaire du brevet de Patron de Pêche, prend le commandement du thonier qui souhaite rester en mer suite à des résultats médiocres de pêche.

Cela fait huit jours que nous sommes sur zone et après avoir débarqué un grand malade en Espagne, je me retrouve avec un marin décédé et son jeune fils sur les bras ! Cela commence à faire beaucoup et le corps du Patron n'est pas encore embarqué sur la THALASSA que des thoniers, pas informés du problème en cours, nous réclament pour des approvisionnements.

Nous embarquons le défunt et son fils. Jérôme le médecin qui ne peut plus rien faire pour le père s'occupe du gamin.

Je m'apprête à faire route sur Douarnenez quand les Patrons des thoniers, après concertation entre eux, souhaitent que nous restions sur zone et demandent que la PÉLAGIA ramène à terre le défunt et son fils. C'est logique mais pas si simple que cela. Nous sommes un samedi et il m'est nécessaire d'obtenir l'accord de mon armement et du Comité du Thon pour interrompre les travaux de la PÉLAGIA, au grand dam de son Chef de Mission qui souhaite finir ses essais en cours.

Je ne comprends pas bien son comportement car il vient de recevoir à la radio la reconnaissance de la profession par le Patron qui me demande de rester sur zone.

En effet, ce dernier me dit à la VHF :

*- Jean, la PÉLAGIA nous a prouvé que nous pouvons pêcher le thon aux filets maillants dérivants, il est préférable que tu restes sur zone et que la PÉLAGIA rentre au port avec le défunt.*

Après concertation entre mon armement et le président du Comité Interprofessionnel du Thon Blanc Germon, la PÉLAGIA rentre au port de Douarnenez avec le corps du Patron décédé et son jeune fils.

La flottille se compose de 56 thoniers français, ce qui fait environ 40 bateaux à la mer. De plus, sur demande des Patrons des thoniers espagnols, nous intervenons uniquement pour les soins médicaux.

Où cela se complique c'est que pour des raisons de stratégie de pêche, les Patrons ne communiquent pas nécessairement leurs positions dès l'instant où ils n'ont pas besoin de nos services. Je m'explique : une concentration de bateaux, signifie une zone de pêche apparemment poissonneuse et peut attirer la curiosité des espagnols ou tout simplement celle des autres thoniers français qui ne sont pas dans le coup. *Moins on est nombreux à partager un gâteau, plus la part est grande.*

Alors comment voulez-vous suivre les flottilles de pêche dès l'instant où elles font du mystère sur leurs positions ?

Le soir assez tard, après une journée de pêche, les Patrons des thoniers se concertent sur différentes fréquences radio afin de prendre une décision pour savoir dans quelles directions ils vont se diriger pour prospecter dans d'autres zones ou rejoindre discrètement un autre groupe qui aurait bien pêché dans la journée. Tous les thoniers ne prennent pas la même direction. Il me faut être très attentif et certains Patrons communiquent entre eux avec des émetteurs-récepteurs radios émettant sur la bande CB (Cibi) ou sur des fréquences radio qui me sont inconnues. Je me dois de suivre la flottille la plus importante.

Quelques Patrons coopèrent franchement, avec d'autres c'est plus difficile surtout la première année (1986). Le soir, après la diffusion des bulletins météo et pêche rédigés par le météorologiste et le scientifique embarqués, les Patrons des thoniers doivent nous communiquer leurs positions et leurs résultats des pêches de la journée. Du moins, c'est ce qui est prévu dans le guide édité par le Comité Interprofessionnel du Thon Blanc Germon. Bien sûr, ces résultats, quand quelques Patrons sont décidés à nous les communiquer, ne sont pas toujours crédibles. Il y a de l'intox dans les informations, des thons déclarés pour la journée en cours sont dans la cale depuis déjà quelques jours ! Ces résultats ressemblent à une partie de poker menteur ou personne n'est dupe.

Un jour un thonier m'appelle sur le canal VHF et me demande s'il y a de " l'apparence " où je me trouve. Je lui réponds que nous venons de pêcher 3 à 4 thons. Immédiatement j'entends sur la même fréquence VHF : *Ferme ta gueule !*

Je devine, dans la façon de se comporter de différents Patrons, une très grande rivalité entre les pêcheurs français et espagnols et à moindre échelle entre les pêcheurs bretons et vendéens. Je m'arrange pour ne pas suivre toujours les Bretons car on m'accuserait de favoritisme.

Cette rivalité purement professionnelle fait place à la solidarité lorsque cela est nécessaire et tous les thoniers interviennent lorsqu'il s'agit d'en localiser un en difficulté ou de traduire et de transmettre la demande d'assistance médicale d'un thonier espagnol qui bien souvent ne possède pas les fréquences radio que nous utilisons.

Les quinze premiers jours de notre mission d'assistance sont vraiment pénibles, quelques Patrons sont exigeants. Je peux comprendre l'impatience d'un Patron qui, en panne et en attente d'une intervention, apprend que les autres navires effectuent de bonnes captures. Mais ce Patron doit aussi savoir que je ne peux pas interrompre une intervention en cours pour lui être agréable et que les assistances médicales sont prioritaires.

Un jour le Patron d'un thonier d'Audierne me demande d'intervenir auprès d'un thonier espagnol qui l'empêche de travailler et coupe ses lignes en ne respectant pas les règles de barre et de route en mer. Je lui explique que je n'ai pas autorité de police pour régler ce genre de problème. Je ne pense pas l'avoir convaincu.

Une autre fois, c'est le Patron d'un thonier de Douarnenez qui me demande d'embarquer à mon bord un de ses matelots qui est ingérable et met la pagaille sur son bateau. Là encore, cela ne rentre pas dans mes attributions. Je lui conseille de rentrer au port dès que possible et d'envoyer son matelot perturbateur au " Rapport " devant l'Administrateur des Affaires Maritimes de Douarnenez. Là encore, j'ai dû décevoir ce patron qui est un ami.

Un soir à la tombée de la nuit, les thoniers rentrent leurs lignes et je stoppe le navire parmi une petite flottille. J'allume les feux réglementaires de navigation qui signalent que le navire est stoppé à la dérive.

Sur le récepteur VHF Polaris j'entends sur une fréquence la remarque suivante : *Tiens, le fonctionnaire a fini sa journée.*

La particularité du récepteur Polaris, c'est qu'il donne le gisement (la direction) du navire qui émet. Dans cette direction, il y a deux bateaux que j'identifie rapidement.

Là, cela en est de trop, je ne peux pas accepter cela. Je vais pour répondre sur les ondes, puis pour éviter tout malentendu et une polémique, je ne relève pas ce que j'estime être une remarque désobligeante pour les fonctionnaires et pour



mon équipage et moi. Tôt ou tard, ces deux bateaux auront besoin de nos services et j'irai trouver le Patron.

Je n'ai pas longtemps à attendre. Deux ou trois jours plus tard, un des deux patrons des thoniers que j'ai dans le collimateur sollicite les plongeurs du bord pour intervenir sur l'hélice de son bateau où une ligne à thons est engagée.



Je me rends sur le thonier incriminé

Col. J. Paugam

J'embarque dans le canot pneumatique avec les plongeurs et je suis convaincu que le Patron du thonier sait tout de suite qui je suis à mon arrivée et il se doute pourquoi je lui rends visite. Après les salutations d'usage, j'explique au Patron ma présence par la remarque de l'autre soir sur les fonctionnaires et je souhaite savoir si c'est lui qui a tenu ces propos.

- Heu ! Je crois bien que c'est moi ..... Tu prends une bière ?

Comment voulez-vous engueuler un type qui reconnaît sa bêtise et qui vous propose une bière ? Moi, c'est au-dessus de mes forces ! La bière détend l'atmosphère et André reconnaît que nous faisons du bon

travail, probablement pour me faire plaisir. Nous nous quittons en bons termes, l'affaire est close.

A partir de ce jour-là, je pourrai compter sur la coopération d'André.

A la fin de la campagne nous recevons de la part de l'affréteur le télégramme suivant :

*" Toutes mes félicitations au Commandant et à son équipage pour la qualité de son assistance et l'excellence des relations nouées avec la profession. Signé Yves L'Helgoualc'h - Président du C.I.T.B."*

C'est gagné, mais que cela est difficile d'être partout à la fois et de dépanner tout le monde en même temps.

En 1987 le contrat d'assistance thonière est renouvelé et la campagne débute le

22 juin pour se terminer le 11 septembre.

Cette année-là, c'est beaucoup plus calme. Je pense que nous avons gagné la confiance des thoniers et il n'y a plus de remarques. Les Patrons ont compris que si nous ne pouvons pas intervenir immédiatement, c'est que nous sommes occupés par un problème plus urgent.

Au cours de cette campagne le 3 juillet, François le Patron du LOUP DES MERS de Douarnenez me signale un incendie sur un thonier espagnol. Deux heures plus tard, nous nous trouvons à proximité du navire en feu où la passerelle est complètement détruite. L'équipage a évacué le navire en bon ordre sur d'autres thoniers espagnols et sans incident. Je propose les services du médecin du bord et on me répond que c'est inutile.

Le Patron d'un thonier des Sables-d'Olonne, qui me sert d'interprète auprès du Patron espagnol sinistré, me fait savoir qu'il est inutile d'intervenir sur le navire en feu.

A ce moment-là, un des plongeurs sous-marins du bord, ancien plongeur de combat de la Marine Nationale, vient me trouver et me dit :

- Jean, nous devons aller éteindre cet incendie, nous avons le matériel adéquat et cela sera un excellent exercice.

On va voir de quoi mon équipe est capable ! Je donne mon accord, je demande au groupe d'intervention de se préparer, d'embarquer le matériel incendie dans le canot pneumatique et de m'attendre. Je compte me joindre à eux.

Heureusement que de temps en temps, il m'arrive de réfléchir. Une fois l'incendie maîtrisé, car pour moi, il ne fait aucun doute que nous allons y parvenir, qu'est-ce que nous allons faire de l'épave ? Et puis, si le Patron espagnol ne souhaite pas que l'on intervienne sur son bateau, c'est qu'il a probablement ses raisons. Lui seul sait comment son navire est assuré, il est inutile de le mettre dans l'embarras. Je vais trouver mon équipe d'intervention pour leur dire que j'ai changé d'idée. Nous laissons le thonier finir de brûler au grand dam de mes "*marins pompiers*" qui souhaitent se mettre en valeur.

Trente à quarante minutes après avoir décommandé l'intervention, le thonier espagnol explose dans une déflagration impressionnante qui ne laisse aucun doute sur le sort des hommes qui auraient pu être présents à bord.

Ce jour-là, nous avons frôlé le drame à bord de la THALASSA. Le soir même, le plongeur qui m'a incité à envoyer une équipe d'intervention sur le thonier espagnol, vient me trouver et me dit :

- Nous revenons de loin, et dire que je t'en ai voulu quand tu as changé d'idée !

**Résumé de la campagne 1986 du 01 juillet au 20 septembre à bord du N/O THALASSA :**

Nombre de Thoniers armés : 56

Nombre de jours à la mer : 81 jours

Nombre de jours au port : 1 jour

Nombre de milles parcourus : 9 754 milles

Avitaillements en gasoil effectués sur les thoniers : 88 048 litres en 39 avitaillements

Avitaillements en eau douce effectués sur les thoniers : 18 932 litres en 23 avitaillements

Interventions avec succès sur appareils radioélectriques : 37

Interventions mécaniques : 12

Interventions des plongeurs : 9

Consultations radio médicales : 23

Consultations médicales à bord de la THALASSA : 27

Consultations médicales à bord des thoniers : 8

Hospitalisation à bord de la THALASSA : 10

Rapatriements de malades ou de blessés par la THALASSA : 4

Rapatriements de malades ou de blessés par des thoniers : 2

Rapatriement d'un marin décédé par le N/O PÉLAGIA : 1

Relâche sur urgence médicale :

1 marin français sur La Corogne

1 marin espagnol sur Brest

Transmission d'un bulletin météo et pêche tous les soirs sur deux fréquences radio.

**Résumé de la campagne 1987 du 22 juin au 11 septembre à bord du N/O THALASSA :**

Nombre de Thoniers armés : Environ 50

Nombre de jours à la mer : 79 jours

Nombre de jours au port : 3 jours

Nombre de milles parcourus : 10 466 milles

Avitaillements en gasoil effectués sur les thoniers : 115 943 litres en 48 avitaillements

Avitaillements en eau douce effectués sur les thoniers : 13 497 litres en 22 avitaillements

Interventions avec succès sur appareils radioélectriques : 21

Interventions mécaniques : 15

Interventions des plongeurs : 6

Consultations radio médicales : 18

Consultations médicales à bord de la THALASSA : 25

Consultations médicales à bord des thoniers : 16

Hospitalisation à bord de la THALASSA : 12

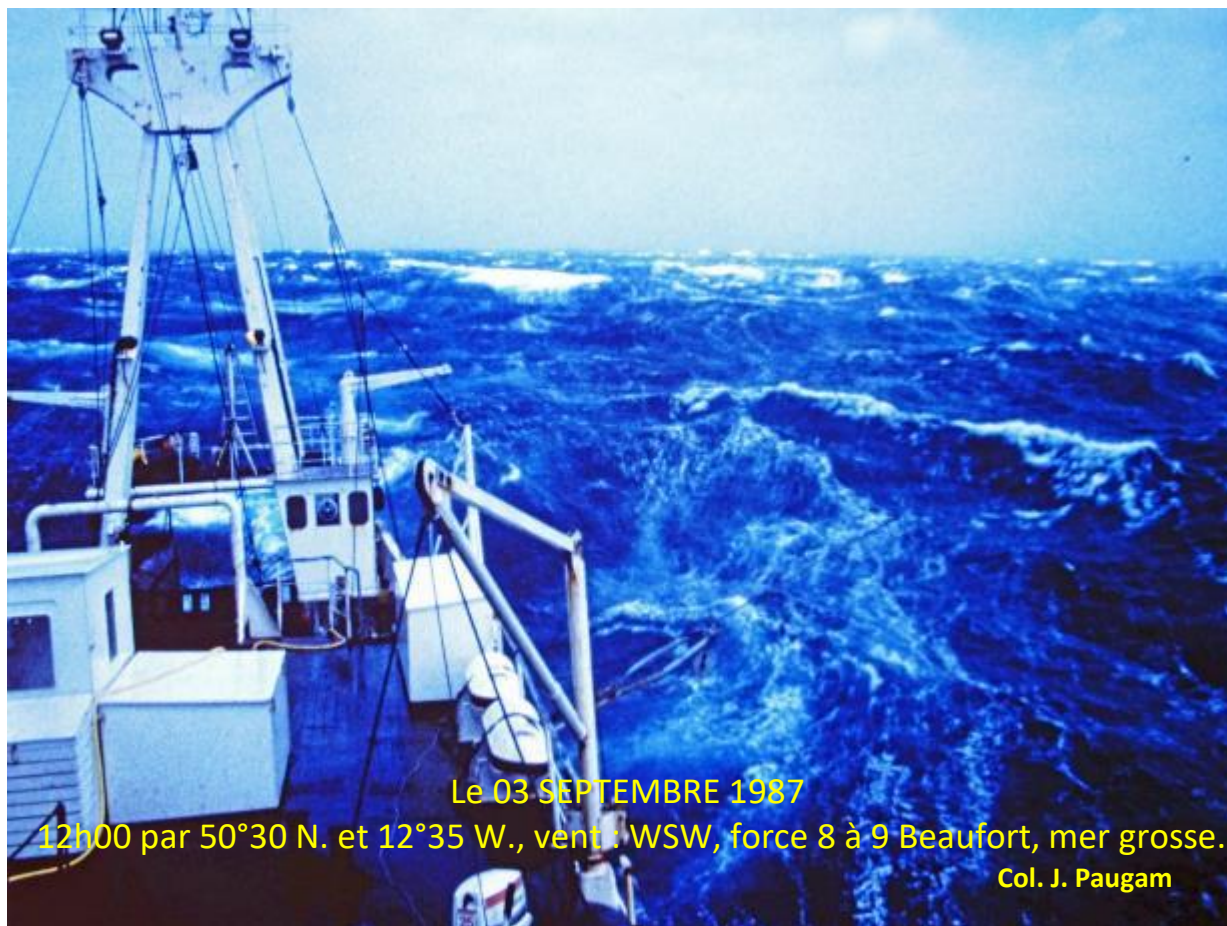
Rapatriements de malades ou de blessés par la THALASSA : 4

Rapatriements de malades ou de blessés par des thoniers : 1

Relâche sur urgence médicale : 1 marin espagnol sur Bantry en Irlande

Transmission d'un bulletin météo et pêche tous les soirs sur deux fréquences radio.

En 1989, la THALASSA participe une dernière fois à l'assistance thonière en la combinant avec une mission scientifique qui consiste à évaluer les captures des cétacés par les filets maillants dérivants. Mon armement ayant décidé de m'embarquer sur un autre navire, je ne participe pas à cette campagne d'assistance.



## **XV) ÉVÉNEMENTS DE MER - FAITS MARQUANTS**

### **Rapport de mer sur les recherches du Thonier OCÉANIDE DZ 3922**

Je soussigné, Tonnerre Jean, patron du chalutier LUDOVIC PIERRE, de l'armement des Pêcheries de Cornouaille, déclare ce qui suit :

Parti de LORIENT, le lundi 8 septembre 1969 à 18h30 pour une mission d'assistance à la flottille thonière.

Le mercredi 17 à 14h00, étant à réparer le APPEL DU DESTIN, par 48°30' N et 16°00' W, je reçois un appel radio du SAN GUÉNOLÉ qui me signale que depuis 24 heures, personne n'a entendu ni vu L'OCÉANIDE de DOUARNENEZ.

Le 16 septembre à 14h00, ce bateau était par 49°40' N - 15°30' W à 16°00' W. Il avait mis à la cape comme tous les bateaux car dans cette région il y avait du gros temps de NW avec des vents de 40 à 50 nœuds et même d'avantage dans les rafales.

Après avoir eu ces indications, je demande au SAN GUÉNOLÉ une description du bateau (coque bleue, bastingage crème, 2 voiles marconi, longueur environ 16 à 17 mètres) puis sur toutes les fréquences de travail des différents ports, je fais demander si quelqu'un a vu ou entendu l'OCÉANIDE. Personne n'ayant de nouvelles du bateau, je décide d'appeler le C.R.O.S.S.A. par l'intermédiaire de Saint Lys Radio en ondes courtes, afin de ne pas alarmer les familles pouvant être à l'écoute du Conquet Radio.

A 14h30, je rentre en liaison téléphonique avec Monsieur l'Administrateur en Chef du C.R.O.S.S.A.. Je lui explique la situation, donne la description du bateau et demande si c'est possible d'organiser des recherches.

Dans la journée, nous avons vu plusieurs bateaux de guerre dont un porte-avions. Quelques thoniers ont aperçu des avions. Je signale à Monsieur l'Administrateur cette présence, sans pouvoir lui indiquer le nom des navires.

Pour faciliter l'identification de ces bateaux de guerre, nous demandons aux thoniers de nous fournir des renseignements sur le nom et numéro des navires.

A 15h15, par le Conquet Radio, je préviens le C.R.O.S.S.A. que le porte-avions est N° 10 et les deux escorteurs 933 et 689.

Pendant ce temps, les thoniers, qui se trouvent dans la région 49°40' N - 15°30' W à 16°00' W, zone dans laquelle a été aperçu l'OCÉANIDE pour la dernière fois, effectuent des recherches en gagnant S.E., car la mer est très grosse, avec des vents de N.W. de 30 à 40 nœuds.

A 17h40, nous recevons de Saint-Lys radio et le Conquet le message suivant : " Prévenir la flottille thonière de hisser à bloc la flamme du code pour faciliter les recherches aériennes jusqu'à demain soir ". Les autorités de l'O.T.A.N., prévenues par Marine BREST, pourront entreprendre des recherches. Quatre porte-avions de l'U.S. Navy se trouvent dans la région.

Ce message est transmis aussitôt aux thoniers en insistant sur l'obligation de hisser la flamme de code à bloc.

Pendant que nous effectuons les réparations sur l'APPEL DU DESTIN, nous sommes survolés plusieurs fois par des avions et un hélicoptère des forces de l'O.T.A.N..

A 19h15, les travaux terminés, nous gagnons Nord à vitesse réduite, tout en effectuant des recherches. Les vents sont N.W. de 40 à 50 nœuds, la mer est grosse.

A 23h15, Le Conquet radio nous appelle sur 137 mètres. Il se met en communication avec Monsieur l'Administrateur du C.R.O.S.S.A. qui me signale que demain un avion " Bréguet Atlantique " fera des recherches dans le secteur 49°00' N à 50°00' N et 15°00' W à 16°00' W.

Toute la nuit nous continuons notre route vers le Nord.

Le jeudi 18 septembre à 07h00, nous sommes par 49°10' N, 16°10' W. Les vents sont NW de 30 à 40 nœuds la mer très grosse, la visibilité bonne. Nous faisons la route Nord en suivant la longitude 16°00' W.

De 07h45 à 08h10, nous prévenons les thoniers sur toutes les fréquences, du survol par " Bréguet Atlantic ", de la zone 49°00' N à 50°00' N et 15°00' W à 16°30' W, de hisser à bloc la flamme du code et de faire une veille sur 2182 kilocycles.

A 09h15, le Conquet Radio nous passe un message chiffré destiné aux Douarnenistes. A 09h20, sur 135 mètres, nous le passons au SAN GUÉNOLÉ.

A 10h30, nous sommes par 49°40' N, 16°00' W. Nous faisons alors un peu de route au 90 vrai.

A 10h50, le Conquet Radio nous fait part du départ de l'avion.

A 11h15, nous faisons route au 140 vrai.

A 13h35, contact radio avec l'avion qui est par 49°10' N - 16°10' W.

A 13h45, nous apercevons l'avion ainsi qu'à 15h00.

A 16h00, communication radio avec le C.R.O.S.S.A. pour demander de faire des recherches plus Sud que 49°00' N.

A 16h20, nous prévenons l'avion que nous poussons un peu plus au Sud.

A 18h50, nous sommes survolés par l'avion par 48°35' N, 14°37' W. Il nous signale qu'il a aperçu des planches et débris jaunes, gris, rouges par 49°34' N, 15°00' W et 15°30' W. Nous sommes trop loin pour aller à cette position avant la nuit, nous prévenons les bateaux de faire une veille attentive dans cette région. Plusieurs bateaux du GUILVINEC envisagent de se rendre demain vers cette position.

A 19h40, l'avion signale qu'il rentre à sa base et qu'il n'a rien trouvé depuis 18h50.

A 21h00, nous mettons le cap au 330 vrai, vitesse 4 nœuds. Toute la nuit nous continuons à ce cap et à cette allure.

#### VENDREDI 19 SEPTEMBRE

A 07h00, nous sommes par 48°30' N - 15°00' W. Les vents sont Nord, la mer belle. Nous faisons route au 270 vrai pour arriver à 11h00 par 48°40' N - 16°10' W, puis

nous faisons deux heures au sud. A 11h50 nous croisons le thonier TANTE CORENTINE. A 13h00, nous mettons le cap au 90 vrai.

A 13h35, appel sur 135 mètres du " Bréguet Atlantic " qui signale qu'il va prospecter la zone de 47°30' N à 49°00' N et 14°30' W à 16°00' W.

A 15h30, l'avion signale qu'il a aperçu un objet sur l'eau à 66 milles dans le 74 vrai de nous. Le NÉNUPHAR, thonier des SABLES d'OLONNE étant dans cette direction, nous lui disons de se mettre en contact avec l'avion qui possède la fréquence de pêche de 127 mètres. Aussitôt l'avion et le NÉNUPHAR rentrent en liaison radio. Le NÉNUPHAR récupère plusieurs objets sur l'eau par 48°30' N - 14°30' W, mais sans intérêt car ces objets ont séjournés un certain temps dans l'eau.

A 18h10, l'avion nous signale qu'il poursuit ses recherches. Nous sommes alors par 48°20' N et 15°05' W, route au 90 vrai.

A 18h35, le MACAREUX nous signale qu'il est par 49°40' N et 16°00' W avec 15 bateaux du GUILVINEC, mais ils n'ont rien vu dans la région.

A 18h50, l'avion nous signale qu'il a terminé sa mission et que les résultats sont négatifs. Il cesse la veille 137 m. et rentre à sa base.

A 19h00, nous venons au CV 320. A 21h00, nous réglons la vitesse à 6 nœuds. Nous nous dirigeons vers la position 49°40' N et 16°10' W.

#### SAMEDI 20 SEPTEMBRE

A 07h30, nous recevons un message du Conquet Radio, émanant du C.R.O.S.S.A. " Un thonier a-t-il identifié les débris repérés par l'avion à la position 49°32' N, 15°00' W et 15°30' W ? ".

A 08h50, je rentre en communication avec le C.R.O.S.S.A. pour signaler que les bateaux n'ont rien trouvé. Je demande à Monsieur l'Administrateur s'il faut poursuivre les recherches ou reprendre notre travail d'assistance. Les recherches aériennes étant terminées, nous reprenons notre travail, tout en effectuant une veille dans le secteur.

Pendant ces recherches qui ont duré du mercredi 17 septembre 14h00 au samedi 20 septembre 10h00, nous avons parcouru 420 milles dans le secteur 48°20' N à 48°40' N et 14°30' W et 16°10' W sans rien découvrir.

Tel est mon rapport que je certifie sincère et véritable, me réservant le droit de l'amplifier si besoin est.

Fait à bord du LUDOVIC - PIERRE le 20 septembre 1969.

Jean Tonnerre

## **Article de presse : Le Thonier “ OCÉANIDE ” perdu corps et biens : Le drame fait cinq veuves et dix orphelins.**

DOUARNENEZ – Ainsi donc, il ne reste plus d’espoir de revoir le thonier OCÉANIDE. Sa perte et celle de ses sept hommes d’équipage vient d’être rendue officielle. Hier après-midi en effet M. Antoine Minaud administrateur principal des Affaires Maritimes qu’accompagnaient le docteur Jean Claude Dubourg, maire de Douarnenez, puis MM. Marc Hanras adjoint spécial de Ploaré, Joseph Bosser adjoint spécial de Tréboul, et Henri Le Bars adjoint spécial de Pouldavid, dans chacune de ces sections ont eu la délicate et pénible mission d’en informer les familles des marins disparus.

Peu après M. Minaud, avec M. Guézengard, maire de Plogoff et M. Raphael Kerloch, gendarme maritime à Douarnenez rendaient visite à la famille du matelot René Louarn à Plogoff.

Huit mois seulement après la disparition du palangrier KORNOG et de ses huit hommes, un autre drame de la mer éprouve à nouveau cruellement le quartier maritime de Douarnenez.

C’est le 17 janvier que le patron Jacques Marjoux, qui commandait le KORNOG avait, pour la dernière fois, précisé sa position. Le navire tenait la cape à 15 milles de Wolf Rock, dans le sud de la pointe de Land’s End (Cornouailles anglaises). Ce naufrage fit sept veuves et vingt et un orphelins.

L’OCÉANIDE, lui, s’est manifesté pour la dernière fois le mardi 16 septembre, voilà huit jours. Comme le KORNOG, il tenait la cape dans la tempête.

A son bord, comme à bord du KORNOG, un équipage comptant parmi les meilleurs. Après avoir vendu sa pêche le vendredi 22 août, il avait appareillé pour un troisième voyage le mardi 26 août.

A sa barre, le patron Yves Chorlay, patron expérimenté aux qualités professionnelles reconnues.

Cherchant le germon capricieux, l’OCÉANIDE était remonté très au nord et sa dernière position connue ce mardi 16 septembre, le situait par 49°40’ Nord et 16°00’ Ouest.

### **Une mer particulièrement mauvaise :**

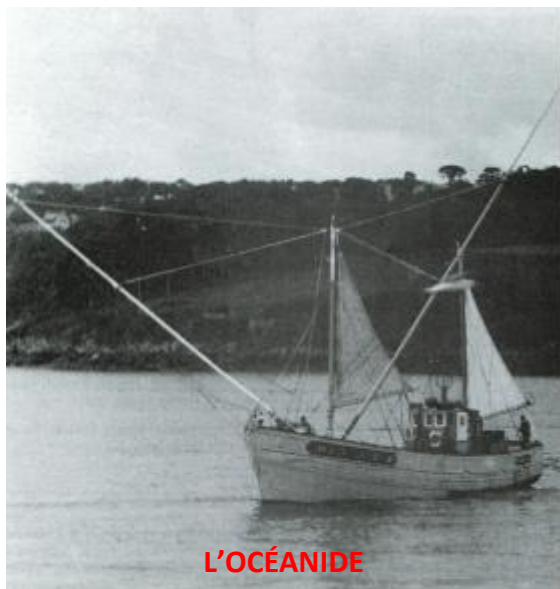
C’est là qu’il venait de mettre en “ cape ”, comme d’autres thoniers pêchant dans la même zone.

A 13h15 encore, ce jour-là, du thonier MAMM-DOUÉ, patron Jean Thomas, on avait aperçu l’OCÉANIDE.

Un coup de vent de 50 à 60 nœuds allait sévir brusquement dans cette zone durant l’après-midi pour ne tomber quelque peu qu’à l’approche du soir.

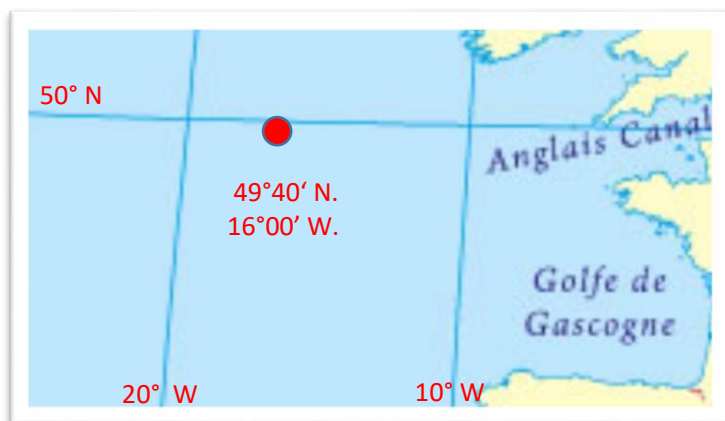


Les thoniers furent mis à rude épreuve. Le PEN AR VIR, de Douarnenez, littéralement submergé par un terrible paquet de mer, s'en sortait fort heureusement sans dommages notables. La COMBATTANTE autre thonier Douarneniste brisait un de ses tangons, un autre navire encore subissait de gros dégâts à sa passerelle. Des marins rentrés depuis, nous ont dit combien la mer était déchainée en raison de la soudaineté du coup de vent.



#### Vaines recherches :

Dès lors, on ignore tout du sort de l'OCÉANIDE. Il demeura muet à la première vacation du mercredi 17 septembre, puis à chacune de vacations suivantes. Toutes dispositions furent prises dès ce mercredi, tant par M. Minaud, administrateur principal des Affaires Maritimes à Douarnenez, que par le Centre de recherches et de secours en Atlantique ( C.R.O.S.S.A.), basé à Étel, et la station de Conquet Radio, afin que des recherches soient entreprises sans délai.



Le LUDOVIC PIERRE, qui assure sur les lieux de pêche l'assistance à la flotte thonière, allait y participer lui aussi, tandis que la Marine Nationale faisait décoller jeudi matin, de la B.A.N. de Lann-Bihouée, un " Bréguet Atlantic " qui patrouilla jusqu'à la nuit.

Des hélicoptères d'un porte-avions américains s'y mirent aussi ce même jour.

Les recherches par avions comme par mer se poursuivirent jusqu'à samedi dernier, mais hélas ! sans résultats.

Et cependant on voulait croire encore que le thonier douarneniste pouvait dériver, machine noyées et sans phonie...

Mais on sait maintenant que tout est fini. L'OCÉANIDE comme le KORNOG, voici huit mois, a disparu corps et biens, englouti d'un coup vraisemblablement, par une lame plus traîtresse que d'autres et contre la force brutale de laquelle le navire est demeuré impuissant.

Ce nouveau drame de la mer touche particulièrement la population douarneniste, qui compatit à l'affliction des familles si cruellement éprouvées.

#### **Les caractéristiques du navire :**

Solide navire à coque de bois, l'OCÉANIDE a été construit en 1955 aux chantiers Marcel Le Gall à Port Rhu - DOUARNENEZ.

Il était immatriculé DZ 3922 au quartier Maritime de Douarnenez.

Long de 15,67 m, large de 5,40 m, jaugeant 39,06 tonneaux, il était doté d'un moteur Baudouin de 150 Cv et équipé de gonio, phonie et sondeur.

L'OCÉANIDE pratiquait tour à tour la pêche au thon et la pêche aux palangres.

#### **DEUX NAUFRAGÉS RECUEILLIS**

##### **Rapport de Jean TONNERRE - Capitaine du LUDOVIC PIERRE :**

Le 17 JUILLET 1971, le thonier BOUGAINVILLE, immatriculé au port de CONCARNEAU, a recueilli à son bord, 2 naufragés de nationalité Américaine par 44°00' N de latitude et 12°30' W de longitude.

Leur yacht VENTURE, parti de Falmouth le 2 JUILLET a fait naufrage le 14 JUILLET.

Les 2 rescapés ont été embarqués le 18 JUILLET à 12h45 sur le LUDOVIC PIERRE par 43°15' N. de latitude et 15°40' W. de longitude.

Débarqués à l'arrivée du navire à LORIENT le 4 AOÛT à 18h00, ils ont été, après les formalités d'usage, dirigés sur le foyer des GENS DE MER où ils doivent séjourner en attente de trouver du travail leur permettant de payer leur voyage de rapatriement aux États-Unis.

**FRANK EDWARD MARTIN**

Né le 24 SEPTEMBRE 1942 à NEW ORLÉANS - LOUISIANE - U.S.A.

Passeport N° A 408696, délivré le 26 MARS 1970 à NEW YORK

**CAROLE LYNN GRAHAM**

Née le 7 JANVIER 1945 à HOLLYWOOD - CALIFORNIE - U.S.A.

Passeport N° A 781110, délivré le 22 AVRIL 1970 à NEW YORK.

##### **Copie d'un article de presse relatant le naufrage du VENTURE :**

AMOUREUX ..... de la mer, naufragés.

Deux jeunes américains ont débarqué à LORIENT.

Partis de Falmouth (Angleterre) le 2 juillet à bord d'une ancienne pinasse (60 ans d'âge), les deux jeunes américains qui avaient fait naufrage au large des côtes espagnoles sont arrivés à LORIENT mercredi soir. Franck MARTIN 28 ans, sa fiancée

Carole GRAHAN 22 ans sont venus avec le " LUDOVIC PIERRE " qui assiste les pêcheurs dans le Golfe de Gascogne, après avoir été repêchés par le chalutier concarnois " BOUGAINVILLE ".

### **Feu d'Artifice pour le 14 JUILLET**

La pinasse LE VENTURE était vieille, très vieille. Franck l'avait acheté avec toutes ses économies. Les premiers jours en mer se passèrent sans histoire. Et puis ce fut un " fameux coup de tabac " dans le Golfe de Gascogne. Voiles déchirées, mât brisé, bôme arrachée, le bateau faisait naufrage. Lentement. C'était la nuit. Franck et Carole crurent apercevoir les feux d'un navire à quelques encablures. Avant de sauter dans le " Bombard ", une seule solution : faire des signaux. Franck mit le feu au VENTURE .... Qui explosa peu de temps après. Un vrai feu d'artifice. C'était le 14 juillet.

### **Pauvre Jenny**

Avec un vent d'Est de force 6 à 7 et de violents courants, le " Bombard " commence à dériver. L'ancre flottante ralentissait à peine l'allure de ce canot de sauvetage. Pendant trois jours, Franck et Carole et " Jenny " (leur petite chatte) allaient ainsi se faire balloter. Sans provision. Ou si peu. Du chocolat et six boîtes de lait qu'ils ne voulaient pas boire. Pas tout de suite. L'aventure aurait pu continuer plus longtemps. Le chalutier CONCARNOIS BOUGAINVILLE repêcha les naufragés dans un état critique. Pauvre " Jenny " dit Carole, elle n'arrêtait pas de grelotter. " Jenny " est restée à bord du BOUGAINVILLE. Une mascotte.

### **D'amour et d'eau fraîche**

Transportés sur le navire-assistance, le LUDOVIC PIERRE les deux jeunes américains ont passé une vingtaine de jours à son bord. De quoi se refaire une petite santé. Ce matin, le consul doit venir les voir afin de régler les différentes formalités. Après, Franck cherche du travail (docker peut être) à LORIENT pour s'acheter un autre bateau. Dans l'immédiat, les deux navigateurs veulent se marier. Le plus tôt possible. Et il ne suffit pas de vivre d'amour et d'eau fraîche .....

## Sans nouvelle du thonier concarnois REINE-DES-BERCEAUX

En cette mi-août 1983 pour les thoniers qui pêchent le germon c'est la dernière marée, le poisson est remonté très nord à la limite de la Grande Sole au Sud de l'Irlande.

Le REINE DES BERCEAUX ce germonier de 17 mètres fait partie de la douzaine de bateaux qui depuis le mois de juin suivent le thon dans sa migration annuelle.



Sorti du port le 16 août, il se trouvait depuis en pêche au large de l'Irlande jusqu'à ce vendredi 2 septembre. Le mauvais temps, un sérieux coup de vent, a surpris tous les bateaux en mer. Vers 17h00 ce

jour le Patron Joseph Gilles entre en communication radio avec le Patron du JEAN-CLAUDE HELENE, sa position est alors 50°46' N. et 10°54' W., vers 22 heures le bateau est à la cape et sa communication radio avec le SAINT QUIDO indique qu'il est toujours à la même position. Le temps c'est détérioré le vent de secteur Sud-Ouest est monté jusqu'à 30 nœuds avec des rafales à 50 nœuds, la mer est très forte.

Tous les bateaux ont donné, à la station du Conquet Radio, leur position sauf le REINE DES BERCEAUX.

Samedi matin un nouveau contact avait été convenu avec le JEAN-CLAUDE HELENE. Malgré plusieurs appels le REINE DES BERCEAUX ne répond pas, le temps est toujours peu maniable, la visibilité est très mauvaise.

Le JEAN-CLAUDE HELENE décide de donner l'alerte et aussitôt les secours s'organisent. Les Anglais déplacent, sur la zone connue de la dernière position du bateau, ses avions de reconnaissance Nemrod spécialisés dans la détection sur mer. L'avion Français Atlantic décolle de Lann-Bihoué et plusieurs bateaux de pêche croisent à proximité du lieu présumé du naufrage.

Les recherches vont se poursuivre dimanche 4 et le lundi 5 septembre, le vent est toujours très fort, la dépression de 988<sup>mbars</sup> au Nord-Ouest de l'Irlande se déplace rapidement vers le Nord-Est à 30 nœuds. La mer reste forte.

Mardi 5 septembre pour la dernière fois, les avions effectuent de larges recherches qui restent vaines et dès le jeudi ces recherches sont définitivement arrêtées.

Le REINE DES BERCEAUX est considéré comme perdu avec ses six hommes d'équipage.

**L'équipage :**

Patron : Joseph Gilles de Névez

Mécanicien : Pierre Dizet de Concarneau

Matelots : Charles Huchon et Alain Kéradennec de Fouesnant

Yves Le Gac et Marc Laouéan de Concarneau.



## **XVI) LES CONFLITS DANS LE GOLFE DE GASCOGNE :**

Depuis de très nombreuses années, dans le golfe de Gascogne, les conflits entre pêcheurs espagnols et français sont récurrents.

Le 16 juillet 1994 éclate de violents incidents qui opposent pêcheurs de thon français et espagnols dans les eaux internationales. Un chalutier de l'île d'Yeu, la GABRIELLE, est endommagé et remorqué de force vers le port espagnol de Burela. La polémique porte sur les techniques de pêche, les Espagnols utilisant des lignes traînantes et les Français des filets dérivants qui contreviennent, selon Madrid, aux règlements européens. Ce conflit ne constitue qu'un épisode supplémentaire à la guerre commerciale que se livrent la France et l'Espagne au sujet de la pêche, secteur très développé dans les deux pays.

Le 20 juillet 1994, en Conseil des ministres, le Premier ministre Français exige la « restitution immédiate » de la GABRIELLE, qui reprend la mer dans la journée.

Le même jour, un chalutier espagnol en infraction avec les règlements européens est arraisonné par les autorités maritimes françaises qui le conduisent à Lorient où, le 21 juillet, le tribunal correctionnel condamne son patron à une forte amende.

Le 26 juillet, les pêcheurs espagnols, qui exigent de leur gouvernement des aides et un meilleur contrôle de la flotte française, entament le blocus des ports de la côte cantabrique et d'Hendaye. Le même jour, les pêcheurs français concluent avec le ministre de l'agriculture et de la pêche un accord qui prévoit l'embarquement d'un seul filet à bord de chaque thonier, afin de prévenir tout excès. Les pêcheurs espagnols lèvent leur blocus le 29 juillet.

Mais déjà en 1991 on a pu lire dans la presse des articles relatant des incidents dans le golfe de Gascogne. Les événements de 1994 ne sont que la suite de vives tensions entre marins pêcheurs français et espagnols.

- Campagne du thon blanc – Les professionnels demandent une protection militaire. Le Télégramme du 4 mai 1991.
- Pêche au thon – Incidents entre Français et Espagnols. La Marine envoie un avion sur zone. Le Télégramme du 12 août 1991.
- Thon germon - Incidents au large de la Bretagne. Le Marin du 16 août 1991.
- Après l'agression du KERGOZ , le Comité des Pêches veut une présence militaire en mer. Le Télégramme du 19 août 1991.
- La reprise des incidents entre Espagnols et Français. L'impossible cohabitation des métiers. Le Ouest-France du 20 août 1991
- Le directeur régional des pêches au Guilvinec. Les Espagnols : la France relativement impuissante. Le Télégramme du 22 août 1991.
- Agressions espagnoles - Une longue litanie. Ouest-France du 22 août 1991.

- Conflit franco-espagnol - Le thon de la discorde. Le P'TIT LOUP a fait les frais de la colère des Espagnols. Une situation qui, selon les pêcheurs français, réclame des mesures rapides et énergiques. Le Marin du 23 août 1991.
- Agressions espagnoles – Le Directeur régional des Affaires Maritimes : “ des mesures sont à l'étude “. Le Télégramme du 21 août 1991.
- Pêche : Les Espagnols poursuivent leur guérilla au sud de l'Irlande. Les pêcheurs bretons embarqués dans la guerre du thon. La tribune de l'Expansion du 23 août 1991.
- Manifestation des pêcheurs à Quimper contre les Basques Espagnols. Agressions : ne pas baisser pavillon. Le Ouest-France du 24 août 1991.
- Conflit entre pêcheurs espagnols et français. Rencontre avec le préfet maritime. Le Ouest-France du 24 août 1991.
- L'avertissement de Quimper aux Espagnols – Un coup d'aviron dans l'eau ? Le Ouest-France du 26 août 1991.
- 150 marins ont manifesté à Quimper “Ne pas baisser les bras “ face aux Basques espagnols. Le Télégramme du 26 août 1991.
- Filets dérivants - Les pêcheurs basques espagnols accentuent leurs pressions. Le Télégramme du 26 août 1991.
- Manifestations de marins-pêcheurs - Faible mobilisation contre les agressions espagnoles. Le Ouest-France du 26 août 1991.
- Pêche : Agressions espagnoles - Une manif dans l'indifférence ! Le Télégramme du 26 août 1991.
- Les filets maillants sur la sellette à Arcachon - Déjouer les pièges espagnols. Le Ouest-France du 27 août 1991.
- Les Pêcheurs concarnois au directeur des Pêches - “ Face aux agressions espagnoles, la France est en état de carence “ - Le directeur des pêches Claude Bernet était Jeudi 29 face aux professionnels concarnois. L'occasion pour ces derniers de faire état de leurs problèmes sur zones avec les espagnols, mais aussi des investissements nécessaires au port. **Jacques LE MEUR 30 août 1991.**

***Article de Libération du 20 juillet 1995 par Christophe FORCARI  
C'est la saison de la guerre du thon. Des bateaux espagnols ont détruit les filets d'un thonier français.***

*Pas encore la guerre, juste une sévère escarmouche... La bataille du thon entre pêcheurs espagnols et français s'est enrichie mardi après-midi d'un nouveau fait d'armes. Une quinzaine de bateaux espagnols ont détruit les filets d'un thonier français de Saint-Jean-de-Luz, L'ESPERANTZA II, avant de s'emparer de sa pêche. Un abordage dans les règles.*

*Aux premières heures du matin, les bateaux espagnols ont encerclé L'ESPERANTZA II qui pêchait au large des côtes landaises, en face de Capbreton,*

*dans les eaux territoriales françaises. Sans attendre, les thoniers espagnols, «voyant sans doute que nous réalisons une bonne pêche, ont commencé à relever l'extrémité de nos filets, ont jeté des grappins dedans pour mieux les sortir de l'eau, et les ont sérieusement endommagés puis se sont emparés du poisson», raconte Richard Ubera, l'armateur de L'ESPERANTZA II. Serge Larzabal, responsable du Syndicat des marins de la côte basque (CGT) auquel est affilié l'armateur, jure que «L'ESPERANTZA II pêchait dans la stricte légalité avec des engins de pêche d'une longueur de 2.500 mètres, conforme à la législation européenne».*

*Les raisons de la discorde sont aussi vieilles, et aussi saisonnières, que le retour des bancs de thon aux larges des côtes européennes. D'un côté, les pêcheurs espagnols, embarqués sur de petits bateaux, pratiquent une pêche traditionnelle : à la canne. En face, l'armada des thoniers français, des bateaux de forts tonnages, qui lancent sur les bancs des filets maillants dérivants d'une longueur, jurent-ils la main sur le cœur, de 2,5 kilomètres. Ainsi, avec dix fois plus de bateaux que les Français et des équipages deux fois plus nombreux, les Espagnols ramènent seulement quatre fois plus de thons que les Français (25.000 tonnes contre 6.300). Technique moderne contre le poids de la tradition ? Pas seulement, la pêche au filet maillant dérivant est également pratiquée de l'autre côté des Pyrénées mais seulement pour l'espadon, en Méditerranée. L'utilisation du filet maillant-dérivant pour la pêche au thon jetterait à quai, selon les autorités espagnoles, près des deux tiers des 180.000 marins-pêcheurs, encore en activité dans des régions déjà fortement touchées par la crise économique, comme la Galice ou le Pays basque. Pour éviter ce drame social, le gouvernement espagnol a, jusqu'à présent, toujours hésité à favoriser cette restructuration pourtant nécessaire, préférant régler à Bruxelles, de manière diplomatique, les conséquences des débordements de ses pêcheurs.*

*En 1994, un thonier de l'île d'Yeu, la GABRIELLE, avait été arraisonné par les Espagnols, puis ramené sous bonne escorte dans un port de la côte basque. Les Espagnols accusaient alors les Français d'accoler à leur filet principal de 2,5 kilomètres celui de rechange de la même longueur pour mieux encercler les bancs. Depuis, la Communauté européenne a interdit aux thoniers français d'embarquer un filet de rechange. Une décision qui n'aura pas suffi à calmer la colère des canneurs espagnols. Réparé, briqué, la GABRIELLE a repris la mer. Avec une seule crainte, croiser les flottilles espagnoles.*

Ces tensions entre pêcheurs français et espagnols expliquent la présence de commandos de marine embarqués sur le RARI, remorqueur polyvalent de la Marine Nationale.



## ARTICLE DU TÉLÉGRAMME de Catherine MAGUEUR.

*Catherine Magueur au milieu de la flottille bretonne pêchant le thon germon. Cette fois notre journaliste a embarqué sur un navire de la Marine Nationale qui assure la surveillance.*

*Golfe de Gascogne, mer Celtique : les chalutiers français sont loin de leurs côtes. Mais ils ne sont pas seuls. La Marine nationale, qui a envoyé le RARI sur zone, veille au grain afin que la guerre du thon n'ait pas lieu. « Le RARI ? Le RARI ? C'est quoi cet oiseau ? ». Message capté par VHF. « Le RARI ? Tu ne connais pas ? Mais voyons, c'est une loche sanguine. Un poisson polynésien. Un poisson rouge », répond sur les ondes la voix rigolarde d'un patron de chalutier.*



*Les pêcheurs au thon blanc ont leurs habitudes : le MALABAR, le TENACE, ils connaissent. Cet été, ils auront découvert un autre bateau gris le RARI, un remorqueur polyvalent qui a passé quinze ans à Mururoa avant d'être affecté l'hiver dernier à Brest. Depuis le 15 juillet, il est comme on dit « sur zone » et le restera jusqu'à la mi-août. Une autre « souris grise » - un joli surnom, un code pour les pêcheurs - chargée d'assurer la protection de la flottille française. On ne sait jamais, les Espagnols ne sont pas loin... Toujours prêts ! A bord du « RARI », une trentaine d'hommes, sous les ordres du capitaine de corvette Gysselain Douville de Franssu et de son second, le lieutenant de vaisseau Philippe Ghirardi.*

*A bord encore, neuf commandos marine de Lorient, neuf hommes en treillis qui rongent un peu leur frein en espérant peut-être passer à l'action. Ils risquent d'être déçus : cet été, les flottilles françaises et espagnoles sont bien séparées. Les risques*

de télescopes s'en vont s'amenuisant. Personne ne s'en plaindra. Le RARI a aussi embarqué Dietmar, un observateur communautaire avec trente-cinq ans de pêche à son actif venu vérifier si la France respecte les règles du jeu, et un inspecteur des Affaires maritimes.

A bord du RARI, on est en mission. Une mission peu connue de la Marine Nationale : la police des pêches. Ce n'est pas que de la présence. On y va ! Un « client » chaque jour. L'histoire démarre avec la fin du jour. Le « pacha » du RARI - traduisez le commandant - sort ses jumelles et se met à sa façon en chasse. Tous les jours, il lui faut trouver un « client », un chalutier français à contrôler. TEDDY, La GABRIELLE, FANTOMAS ... Tout le monde y passe. Au suivant ! Non sans élégance, le « pacha » prévient le chalutier qui va poser son filet : le lendemain, à l'aube, il recevra de la visite. Pas d'hostilité de la part des pêcheurs français. 6h du matin. Petit déjeuner à la table du commandant. Le RARI, plus habitué aux eaux du lagon qu'à celles de l'océan, roule beaucoup. On s'accroche à sa tasse, on bloque la théière et le tour est joué.

6h30. L'équipe de contrôle se met en tenue de combat : une combinaison fluo et un gilet de sauvetage... Et vogue la galère ! Une force 6, 25 noeuds de vent. Sur le papier, ce n'est pas beaucoup. Sur la coquille de noix ou plutôt de caoutchouc, qui n'est pas de prime jeunesse, en plein océan, avec des creux de trois mètres, c'est différent... Déjà, ne pas rater la descente sur le bateau gonflable, une cible bien mobile... Des contrôles qui ne manquent pas de sel, Cap sur La GABRIELLE. Des paquets de mer s'engouffrent dans le canot... et les combinaisons. S'accrocher... Une petite balade sportive d'une demi-heure, au gré des flots agités pour mesurer la longueur du filet. Il ne doit pas dépasser la dimension autorisée par Bruxelles : 2,5 kilomètres. Seconde opération : atterrir sur le chalutier. Il faut se concentrer. Quand la vague est haute, le gonflable à son sommet, quand le chalutier tangue sur tribord, il faut sauter, saisir ce qu'on peut, un bout de bateau, des bras de marin. Arrivée à bord acrobatique. Le trio Marine-observateur communautaire-inspecteur des « Aff'mar » va pouvoir manœuvrer : mesurer le filet, compter les thons, voir surtout si le filet maillant n'a pas piégé de dauphins. Ça peut durer deux, trois, quatre heures... Ça dépend de la pêche et du nombre de thons. Ce sont eux qui commandent. Contrôle des papiers du navire, visite du chalutier pour voir s'il n'y a pas d'armes à bord... Tout est en règle, le trio peut replonger dans le canot. Une jolie déferlante, un moteur qui se noie : un petit côté « aventuriers de l'arche perdue » qui ne manque pas de sel. S'accrocher in extremis à l'échelle du RARI pour atterrir - ouf ! - sur le pont arrière du bâtiment. Solidarité des gens de mer Mission accomplie.

Au rapport. La Marine Nationale, les inspecteurs sont sur la même longueur d'onde : le filet maillant n'est en rien un « mur de la mort ». Des dauphins ? Il n'en ont pas vu un seul depuis le début des contrôles. Le RARI poursuit sa mission, dans le sillage

*des chalutiers qui chassent le thon. Civils, militaires et solidarité des gens de mer : avez-vous besoin de quelque chose ? Vous n'avez plus de lait ? De la moutarde ? Très bien. A chaque fois qu'ils le peuvent, les hommes du RARI dépannent les hommes du germon.*



**Intervention des commandos de marine du RARI**

## **XVII) LE PROBLEME DES FILETS MAILLANTS DÉRIVANTS**

*En 1986, il y a un désintérêt des pêcheurs français pour le germon. La raison en est le contexte économique et social de la pêche française ; dans le même temps, les scientifiques indiquent que l'état du stock de germon de l'Atlantique Nord n'inspire pas d'inquiétude. Dans de telles conditions, la recherche de solutions techniques visant les gains de productivité pour relancer la pêche se justifie. La technique de pêche au filet maillant dérivant (FMD) est utilisée depuis longtemps et dans le monde entier.*

*En France, l'idée de pêcher le germon à l'aide de filets maillants dérivants remonte à 1926, lorsque les pêcheurs et l'Office Scientifique des Pêches mènent les premiers essais sur un thonier à voile. Faute d'une technologie adaptée, ce fut un échec, comme en 1947 lorsque l'expérience fut renouvelée.*

*De nouveau les techniciens de l'IFREMER et les professionnels testent cette technique en 1986, la technologie a progressé et le contexte économique pèse lourd. Le navire Océanographique PÉLAGIA de l'IFREMER en collaboration avec 2 thoniers de l'île d'Yeu mettent en évidence la possibilité de pêcher le thon germon avec des filets maillants, dérivants. Cette nouvelle technique est rapidement adoptée par les professionnelles qui abandonnent la pêche aux lignes trainantes.*

*En 1988, une flottille germonière saisonnière se constitue à partir de navires déjà spécialisés dans la pêche au filet et relance l'exploitation du germon qui avait quasiment disparu en France. Cette flottille va rapidement s'accroître, passant de 20 navires en 1988 à 40 en 1990, puis 64 en 1993. Ainsi la pêche au germon est-elle relancée en France, puisqu'en 1993, les débarquements sont équivalents à ceux de 1980, soit près de 5 000 tonnes. L'exemple est suivi sur la même zone de pêche par les pêcheurs irlandais et britanniques, dont la flottille de thoniers fileyeurs atteint 25 unités en 1993. **(Source : Loïc ANTOINE - IFREMER).***

*L'arrivée d'une nouvelle technique de pêche, puis d'une autre (le chalut pélagique, traîné en pleine eau par deux bateaux, fait son apparition en 1988) et le développement rapide de la nouvelle flottille se font jusqu'en 1992 sans aucune réglementation, ni en France, ni au niveau de la Communauté européenne. Dès lors, les inquiétudes sont légitimes : quel accroissement d'effort de pêche le stock de germon pourra-t-il supporter ? Peut-on partager la ressource ? Quel est l'effet des Filets Maillants Dérivants (FMD) sur l'environnement ! Au même moment, l'offensive lancée par les mouvements environnementalistes nord-américains contre les FMD atteint l'Europe. Les FMD sont accusés de causer dans tous les océans des dégâts irrémédiables sur l'environnement, et en particulier sur les populations de dauphins. Cette position repose sur des observations locales peu documentées et la généralisation est hâtive, mais le caractère emblématique du dauphin facilite la mondialisation des accusations. Les Nations Unies préparent en*

1989 une résolution pour limiter l'usage des "grands filets dérivants". Elle sera adoptée en 1990. Une étude scientifique franco-espagnole est réalisée en 1989 sur l'interaction entre les différents engins de pêche ; en 1990 et 1991, des observateurs embarquent de nouveau sur les navires de pêche pour faire l'inventaire des captures accessoires (celles d'espèces autres que le germon) ; des essais de modifications techniques (immersion des filets sous la surface) sont menés pour éliminer ou réduire les captures accidentelles de dauphins. C'est alors que la Commission des communautés européennes introduit en janvier 1992 une réglementation du FMD, fixant à 2,5 km la longueur maximale de filet par navire, mais accorde une dérogation à 5 km et pour deux ans à la flottille française.

Puis de nombreuses enquêtes et rapports se succèdent. Les résultats sont présentés en novembre 1993 au Comité Scientifique et Technique des Pêches (CSTP) de la Commission des Communautés Européennes. Ce comité confirme, dans son rapport à la Commission, l'impossibilité matérielle de définir le risque écologique tel qu'il est posé par le règlement de la Commission ; il considère que l'impact écologique, s'il ne semble pas représenter un danger immédiat, peut néanmoins constituer un risque potentiel si l'effort de pêche s'accroît.

En Atlantique, la saison de pêche s'avère difficile pour les navires fileyeurs français, irlandais et britanniques, qui avancent que la longueur réglementaire de filet par bateau ne convient pas à une pêche rentable.

Prévoyant que leurs collègues frauderaient, les pêcheurs espagnols annoncent dès le printemps leur intention de contrôler eux-mêmes, en mer, la longueur des filets. Une fois la pêche commencée, les conflits, souvent violents, se renouvellent comme en 1993. Au mois d'août 1994, il n'y a pas moins de six navires militaires sur la zone de pêche, ce qui constitue la plus forte flottille de contrôle et de forces de l'ordre qui ait jamais pris la mer en Europe dans le cadre des activités de pêche. Les organisations environnementalistes ne sont pas en reste : Greenpeace envoie ses propres navires sur la zone de pêche

Ce n'est finalement qu'en avril 1994 qu'on connaît les propositions de la Commission : les filets maillants dérivants devront disparaître des eaux européennes en 1998, aucune dérogation ne sera accordée d'ici là et la longueur maximale des filets sera de 2,5 km en attendant la disparition complète.

Après de nombreuses polémiques, et sous la pression des organisations environnementalistes, des écologistes, le 1<sup>er</sup> janvier 2002, les ministres européens chargés de la Pêche décident l'interdiction des filets maillants dérivants dans l'Atlantique et la Méditerranée.

Les filets maillants dérivants ne peuvent plus être utilisés pour la pêche au thon et à l'espadon, au motif qu'ils ne sont pas assez sélectifs ! **Source : Loïc ANTOINE/Ifremer.**

## **XVIII) LES INTERVENTIONS POUR SAUVER LA PRATIQUE DES FILETS MAILLANTS DÉRIVANTS :**

L'antagonisme entre les pêcheurs français et espagnols ne date pas de l'apparition du filet maillant dérivant utilisé à partir de 1988 par les pêcheurs français. Mais à partir de cette date, le conflit devient très sérieux, parfois violent.

Cette nouvelle technique de pêche s'avère plus performante, donc plus rentable que la pêche aux lignes traînantes. Les pêcheurs espagnols craignant pour la ressource voient cela d'un très mauvais œil. Les pêcheurs français pêchent plus avec moins de marins sur leurs navires. Pêches aux filets dérivants et aux lignes traînantes ne sont pas compatibles. Les filets en surface sont des pièges pour les hélices des navires et pour les espagnols, tous les moyens vont être bons pour faire interdire cette technique de pêche. Le processus va s'étaler de 1988 au 1<sup>er</sup> janvier 2002 et se conclure par l'interdiction définitive de cette technique de pêche.

### ***(Extrait d'un article du Télégramme du mercredi 3 juillet 1991).***

*Sur proposition de l'ONG Robin des bois, deux bateaux expérimentent des filets dont la ralingue supérieure est immergée à 2 mètres. L'objectif est d'éliminer les captures accidentelles de mammifères marins.*

*Des observateurs de l'IFREMER et de Robin des Bois embarquent sur ces deux bateaux jusqu'à la fin de la saison.*

*L'expérience est encourageante : " Durant les trois premières marées sur le REQUIN BLEU et L'ENFANT DU VOYAGE II 36 jours de pêche ont été observés. Au total 254 km de filets ont été posés dont 181 km étaient en surface et 74 km étaient immergés (de 1,50m. à 2 m. sous la surface). Ont été pêchés : 12 444 thons germans, 26 espadons, 2 requins taupes, 411 requins peaux-bleues (dont la plupart ont été rejetés vivants), 7 dauphins (4 jeunes et 3 adultes).*

*Le taux de capture de thon a été de 49 par kilomètre, celui du dauphin de 0,028 : soit un dauphin tous les 36 kilomètres de filets. Les pêcheurs, IFREMER et Robin des Bois évaluent les prises accidentelles de dauphins de 125 à 450 individus pendant la saison de thon germon, aucun oiseau n'est pris par cette pêcherie. Par ailleurs Robin des Bois rappelle qu'aucune technique de pêche n'est strictement sélective.*

### **Greenpeace et les filets maillants. (Le MARIN 19 juillet 1991)**

#### **Le rapport qui fait plouf.**

*Robin des Bois met sac à bord, Greenpeace épie de loin les pêcheurs. Deux manières de passer les fileyeurs français au crible scientifique. Le rapport émis par*

*Greenpeace ne peut mettre en évidence l'existence des " murs de la mort ". Ce qui fait l'affaire des pêcheurs.*

*Pour les pêcheurs français de thon au filet maillant, le taux d'adrénaline est descendu. Les mesures de réduction voire d'interdiction concernant ces engins de pêche sont renvoyés au conseil de l'Europe à l'automne. Les craintes restent. En sourdine la réunion bruxelloise du 8 juillet a laissé entendre que le filet maillant de haute mer allait être sacrifié sur l'autel des négociations en octobre prochain.*

*La question pour les professionnels français de la pêche germonière est de savoir quelle attitude adopter face à cette information sournoise. Etre fataliste et abandonner un combat qui paraît d'arrière-garde ? On peut comprendre que les armateurs thoniers jettent l'éponge après trois ans passés avec cette lourde épée de Damoclès au-dessus des passerelles. Le manque de confiance n'incite pas aux investissements. Un armement aux filets maillants à thon reste très cher. Et s'il n'était pas rentabilisé l'an prochain pour cause d'interdiction pure et simple ?*

*L'incertitude règne mais les discours disent le contraire. Il faut paraître ferme aux yeux de Bruxelles. " Quoi qu'il arrive l'an prochain, nous armerons au thon " déclare pour sa part Sébastien Chauvet au nom des fileyeurs de l'île d'Yeu. Le Comité interprofessionnel du thon blanc ne préjuge pas de l'avenir, il fait confiance à son administration de tutelle pour défendre au mieux les intérêts de la pêche germonière française devant le prochain conseil des ministres de la Communauté Européenne.*

*Front uni donc, l'ensemble des professionnels se retranchent derrière la ligne des cinq milles, longueur maximale des filets autorisée par bateau à l'heure actuelle (auto-limitation décidée par les fileyeurs eux-mêmes). Que Richard Banks, le porte-parole de la NFF (Fédération nationale anglaise des organisations de pêcheurs) ait déclaré qu'il était " déterminé à défendre la longueur la longueur des filets à cinq kilomètres en accord avec les professionnels français " ((Cf : " Le Marin " du 12 juillet 1991). N'est qu'un avatar. Richard Banks, en réaction au conseil du 8 juillet a commis une erreur d'interprétation (N.B. : ne pas confondre Milles et Kilomètres) suite à des discussions qu'il avait eu avec des représentants de la FEDOPA. C'est ce qu'invoque Loïck Jagot pour cette dernière organisation en réaffirmant sa position pour le maintien à cinq milles de longueur maximale. Les choses pourraient en rester là jusqu'au conseil d'octobre si les mouvements écologistes n'apportaient pas de nouveaux éclairages sur le dossier filets maillants.*

*Dans les jours qui ont précédé le conseil, Greenpeace de son côté, Robin des Bois du sien, ont alimenté les média en informations sur la question. Chacune des deux associations rivales a diffusé les comptes rendus d'observations effectuées en mer*

*en début de saison sur les flottilles germonières de l'Atlantique nord. Les méthodes d'investigation sont radicalement différentes.*

*Greenpeace a basé son étude sur une observation des bateaux à partir du SIRIUS, le navire de l'organisation. Du 21 au 28 juin, il a sillonné les pêcheries à la recherche des fileyeurs. Un scientifique indépendant, Thomas Woodley de l'université canadienne de Guelph, était chargé des observations. Le SIRIUS s'installait pour se faire à une centaine de mètres du fileyeur et l'observateur effectuait les comptages à la jumelle. Aucun contact n'a été pris avec les pêcheurs. Résultats publiés dans un rapport préliminaire rédigé par Tom Woodley : selon les méthodes de comptage (\*) les taux de prises accidentelle sont de 0,078 et 0,174 dauphin par kilomètre. Dans son rapport, Tom Woodley quantifie à 14,1% les prises accessoires, 12,4% si l'on exclut les méduses ! Ces prises accessoires sont constituées de requins, castagnoles, espadons, toutes espèces commerciales au demeurant.*

*Bien que non encore définitif, le rapport de Greenpeace fait en un sens les affaires des représentants des pêcheurs français qui en ont pris connaissances.*

*Cinq dauphins, on est tout de même loin des " murs de la mort " dont fait état habituellement Greenpeace.*

*" Bien que l'on ne sache pas si le volume des prises annexes de dauphins a un impact néfaste sur les populations, il faut noter, révèle le rapport, que ces aspects sont répertoriés dans l'appendice II de la Convention de Berne sur la conservation de la vie sauvage européenne et de l'habitat naturel ". Il n'est pas question de quantité des captures des dauphins, mais plutôt de la qualité des prises annexes. Ce qui amène à poser la question des prises accessoires en général, et pas seulement pour les filets maillants. Sur cette notion, une récente note de la FAO, mandatée pour mener des études sur les grands filets maillants dérivants à travers le monde, apporte un éclairage intéressant : " Il apparaît que les préoccupations suscitées par l'utilisation des grands filets maillants dérivants ne sont pas l'aspect le plus visible de deux problèmes plus importants : La sélectivité des engins de pêche et l'acceptabilité des captures accessoires ; l'aménagement rationnel des ressources biologiques de haute mer.*

*Autrement dit, si les fileyeurs français sont coupables, ils ne sont pas les seuls. C'est la pêche dans son entier qui doit être reconsidérée. Greenpeace va-t-il demander un jour l'interdiction de la pêche ?*

*(\*) Selon qu'il est question de longueurs totales supposées de filets observés ou longueurs effectivement observées*



*D'autant que, pour en revenir à des considérations plus terre à terre, les fileyeurs français s'efforcent cette année d'améliorer la sélectivité de leurs engins. Il s'agit des essais de ralingues supérieures immergées lestées par L'ENFANT DU VOYAGE et le REQUIN BLEU. Des bateaux que le SIRIUS, sans doute dans un souci d'impartialité, a ignoré pendant sa campagne d'observation de juin.*

*Contrairement à Robin des Bois, organisation qui a pris le parti, sans doute moins dogmatique que celui de Greenpeace, d'embarquer sur ces bateaux. " Vive la ralingue supérieure immergée " clame un communiqué rédigé à la suite de trois marées effectuées par Marlène Kanas, membre de l'organisation. " Aucune technique de pêche n'est strictement sélective " déclare en préambule le communiqué. " Aucun dauphin n'a été capturé par les parties immergées des filets (73,5 km sur 180,25 km de filets observés) ". Il aurait été sûrement été intéressant d'avoir les observations du SIRIUS sur les résultats des ralingues immergées, en toute impartialité. Mais le dialogue est tellement inexistant avec les pêcheurs qu'il faut croire que Greenpeace n'est pas au courant de tels essais. (Article de Daniel FRA)*

**LA LIBERTÉ du mercredi 28 aout 1991 :** *Les États-Unis demandent à l'ONU l'interdiction totale des filets dérivants. WASHINGTON (AFP) – Les États-Unis ont demandé lundi à l'ONU l'application dès l'été prochain et sans exception de l'interdiction des filets dérivants, en raison des dangers qu'ils représentent pour l'environnement.*

*Une résolution de l'ONU en cours d'élaboration prévoit que l'interdiction des filets dérivants, surnommés " Filets de la mort " par ce qu'ils ramassent tout sur leur passage, soit assortie d'exception si les pays concernés mettent au point des filets dérivants moins dangereux pour l'environnement.....*

*S'il est possible qu'il y a des exceptions en mettant au point des filets dérivants moins dangereux pour l'environnement, il faut revoir la conception de ces filets comme le propose Robin des Bois, ralingue immergée à 2 mètres.*

**A propos .... D'un entretien de M. Marin – L'IMPACT Mer Octobre 1991 n° 11 :**

*Ce n'est pas sans effarement que les professionnels de la pêche germonière française ont pris connaissance des propos tenus par le commissaire européen chargé de la Pêche dans un entretien publié par la revue France Écho Pêche du mois de septembre 1991.*

*Il y a certes tout lieu de se réjouir de voir le commissaire Marin reconnaître enfin " l'amalgame " et le " procès " dont sont victimes les pêcheurs français adeptes de la pêche aux thonidés au moyen de filets maillants dérivants dans l'Atlantique Nord-Est. Mais pourquoi ne pas tirer la conclusion qu'imposent les circonstances ? A l'évidence, cette pêcherie ne cause pas de dommages tellement insupportables*

*à l'environnement marin qu'il faille envisager, pour cet océan, une réglementation si contraignante, qu'elle aboutirait à l'abandon de ce métier par nos pêcheurs. La politique commune de la pêche ne saurait s'appuyer sur de vagues symboles. Ou alors, l'ensemble des pêcheurs au thon germon, devraient se montrer inquiets de l'avenir que leur prépare la Commission des Communautés européennes. Faut-il rappeler que l'Europe bleue obéit à ses propres règles fondées sur la raison, scellées par un droit accepté de tous et non sur des considérations éthiques ou passionnelles ?*

*Rendons grâce toutefois à M. Marin de nous indiquer la manière dont il entend désormais gouverner le secteur des pêches : prendre à témoin une opinion politique mystifiée par la propagande de certains groupements écologiques et afficher la démission de la CEE toute entière parce qu'elle serait minoritaire sur le plan mondial.*

*Et tout cela pour tenter de justifier une mesure d'interdiction de l'utilisation des filets maillants dérivants d'une longueur supérieure à 2,5 kilomètres.*

*Faut-il souligner que la résolution des Nations Unies sur la " pêche aux grands filets dérivants " du 22 décembre 1989 appelle à l'édiction de simples moratoires régionaux ? Et que, derrière l'universalité apparente de ce texte, se cache aussi un appel à la recherche de solutions spécifiques, adaptées à chaque pêcherie. Les Nations Unies ne demandent pas à la CEE de brimer ses propres pêcheurs plus qu'il n'est nécessaire.*

#### **Le Président Y. L'Helgoualc'h :**

*Les professionnels français ont adopté leur propre réglementation, établie à 5 milles nautiques par bateau ; nous continuons à penser que celle-ci est exemplaire et conforme au droit international.*

#### **Le Télégramme du 11 Octobre 1991 :**

##### **Robin des Bois s'élève contre l'éventuelle interdiction des filets dérivants :**

*Paris (AFP) – L'association écologique Robin des Bois soutient le combat des pêcheurs de thon français qui redoutent l'interdiction prochaine des filets dérivants dans leur zone de pêche l'Atlantique nord-est.*

*Robin des Bois estime que cette technique " très sélective " ne capture que rarement des dauphins.*

*Le responsable de Robin des Bois, Jacky Bonnemain, et les représentants du secrétariat d'État à la Mer, des patrons pêcheurs bretons, des syndicats professionnels et d'organismes de recherche, ont tous dénoncé à l'avance, jeudi, au cours d'une conférence de presse, les projets communautaires de limiter à 2,5 km au maximum la longueur des filets dérivants. Il y avait urgence. Vendredi, en effet, le Parlement européen doit se prononcer sur la question et, le 28 octobre, ce sera le tour des ministres des Pêches de la Communauté.*

*Les Intervenants ont souligné qu'il ne fallait pas confondre les " horreurs " que sont les gigantesques filets dérivants utilisés par les 1 500 bateaux de la pêche industrielle asiatique dans le Pacifique (ils peuvent avoir chacun 100 km de long et leur longueur totale est de 35 000 km) avec la technique artisanale des 40 thoniers hauturiers français (300 km de filets au total).*

*Ces derniers qui pêchent quelques 4 000 tonnes de thon par an utilisent en moyenne des filets de 7,5 km par bateau et leurs " captures accidentelles " ne représentent, assurent-ils, que 10% des prises. Parmi ces dernières, quelques " rares " dauphins dont la population dans cette zone ne sont, affirment-ils, nullement menacée.*

*Les pêcheurs bretons, toutefois, en association avec Robin des Bois, ont expérimenté une technique encore plus sélective en immergeant à deux mètres les filets. Les mammifères marins sont ainsi moins menacés et les prises de thon ne sont pas diminuées.*

*Dans les instances européennes, la France, prendra, en tous cas, la défense de ses pêcheurs en demandant une longueur " raisonnable " des filets qui pourrait limitée à 10 kms (N.B. : 5,4 milles nautiques) pour l'Atlantique nord-est.*

## **Le Ouest-France du 12 Octobre 1991 :**

***Filets maillants et mesure de conservation : Le parlement européen du côté écolo.***

*Le parlement européen a voté hier pour la limitation des filets maillants. Il renforce la position du commissaire Manuel Marin à la veille du Conseil des ministres de la pêche prévu le 28 octobre à Luxembourg.*

*BRUXELLES (de notre correspondant) - Après tout ce qu'ils ont fait pour s'expliquer devant les parlementaires, les germoniers de l'île d'Yeu vont en avoir gros sur le cœur. Ils sont venus, ils ont vu, ils ont été battus. Hier matin, à Strasbourg, les députés européens ont voté pour l'interdiction des filets maillants de plus de 2,5 km. Pour ne pas se mettre au ban de la communauté internationale acquise aux écologistes.*

*L'acte presque final de la saga des filets maillants - la décision revient au Conseil - n'est pas une surprise. Il avait été annoncé le 24 septembre par le vote de la sous-commission pêche. Celle-ci avait même écarté le geste de conciliation du rapporteur portugais Vasco Garcia, qui suggérait des dérogations pour les filets de moins de 5 km pendant 5 ans.*

*Voilà qui renforce la main de Bruxelles, très occupée avec la présidence néerlandaise à présenter un compromis acceptable sur les autres mesures de conservation en discussion depuis bientôt un an. Au cours d'un tour de table le 9 octobre avec les experts internationaux, un certain nombre de convergences se sont dégagées. Une grande majorité est pour l'adoption d'un maillage minimum*

de 100 mm en Mer du Nord pour une période probatoire, le temps de voir si un contrôle strict de ce règlement apportera du mieux dans l'état de la ressource. C'est d'ailleurs ce que proposent aussi les députés européens. Cette majorité s'est aussi déclarée en faveur d'un règlement sur la géométrie des filets (maille carrée optionnelle mais limitation du nombre de mailles en avant du cul du chalut), contre l'obligation de n'embarquer qu'un seul type de filet, et pour l'utilisation de mailles de 40 mm pour les pélagiques. En clair, rien de nouveau sous le soleil depuis décembre dernier.

Mais c'est la Commission européenne qui a changé. Manuel Marin, qui travaille la main dans la main avec la présidence, est prêt à proposer un moratoire : 100 ou 110 mm pendant quelques années. La contrepartie c'est le passage automatique à une maille plus large si l'état des stocks continue à se dégrader. Mais le suspense devrait en principe durer jusqu'au 28 octobre. La Haye ne veut rien dévoiler.  
**Catherine GOYBET.**

**A la suite de l'article de presse ci-dessus :**

### **Y. L'Helgoualc'h : " Une catastrophe "**

Le Président du comité du thon blanc, Yves L'Helgoualc'h estimait hier la décision du Parlement européen comme " une catastrophe ". L'organisation thonière ne comprend pas que l'assemblée de Strasbourg puisse ainsi s'aligner sur des positions écologistes sans fondement scientifique. " Une mesure injuste, mais nous continuerons à nous battre, souligne Yves L'Helgoualc'h, avec l'espoir d'être compris au conseil des ministres du 28 octobre " .

### **Le Télégramme du 23 Octobre 1991 :**

Yves L'Helgoualc'h, président du comité interprofessionnel du thon blanc, était lundi de passage à Douarnenez. Cette visite s'inscrit dans un forcing des professionnels de cette pêche pour influencer sur la décision du conseil des ministres européens du 28 octobre prochain à Luxembourg, conseil au cours duquel il sera question du problème des filets maillants dérivants.



**Yves L'Helgoualc'h**  
Photo J. Le Meur

La sous-commission des pêches du parlement européen réunie le 23 septembre s'est prononcée sur une longueur sur une longueur maximale de 2,5 km pour ces filets. Le 11 octobre dernier le parlement européen adoptait la même position à une large majorité. Dernière chance pour que cette décision ne soit pas définitive : que le conseil des ministres des pêches européennes n'adopte pas la même position.

*“ Ce serait alors la mort de l’activité germonière en France, affirme Yves L’Helgoualc’h. Au fil des ans, la flottille germonière française travaillant avec les tangons s’est essoufflée et le filet maillant dérivant est venu apporter une bouffée d’oxygène.*

### **Un mauvais procès aux pêcheurs français :**

*“ Je suis venu à Douarnenez afin de populariser ces problèmes, continue Yves L’Helgoualc’h. Il y a un comble tout de même en ce moment : on est mis au banc des accusés pour notre position sur les filets maillants dérivants. Depuis 2 ans on est soumis à un dénigrement infernal de certains mouvements écologiques dont Greenpeace qui nous reproche, par le biais de ces filets, de détruire les dauphins. Il faut tout de même savoir qu’IFREMER et son homologue espagnol IEO ont fait une étude qui montre la haute sélectivité des filets dérivants que nous employons : 90% des prises concernent le thon blanc, les 10% restants étant partagés entre les espadons, les hirondelles de mer, les castagnolles, le thon rouge etc ... Autant d’espèces qui sont, elles aussi commerciales. Quant aux dauphins les prises sont insignifiantes. C’est donc un mauvais procès que l’on fait aux pêcheurs. ”*

### **La voix de la raison :**

*“ Ce que n’admet pas la profession c’est que le politique préfère écouter le raisonnement des écologistes plutôt que celui des professionnelles qui veulent faire entendre la voix de la raison et qui s’appuient sur un raisonnement et des résultats scientifiques.*

*Les pêcheurs français sont des gens responsables. Ils se sont rapidement rendu compte du danger que pouvait entraîner l’utilisation anarchique de ce type de filets. C’est pourquoi après expérimentation en 1986 - 1987, ils ont conclu qu’il fallait une réglementation concernant la longueur des filets employés. Ils l’ont estimé à cinq nautiques, c’est-à-dire 9,2 km sur une chute de 18-20 mètres.*

*Cette mesure, ils ont décidé de l’appliquer en 1990 et l’ont reconduite en 1991. Même les scientifiques jugent que c’est une longueur raisonnable et que les 30 000 tonnes pêchées par an (4 000 à 4 500 tonnes par les Français avec une cinquantaine de bateaux) ne mettent pas en danger le stock qui supporterait une capture annuelle de 50 000 tonnes. Les espagnols eux, pêchent à l’appât vivant et sortent, bon an mal an, 25 000 tonnes avec une flottille de 500 navires. ”*

*Cette “ croisade ” Yves L’Helgoualc’h la mène avec fougue. Lundi, il a rencontré quelques professionnels locaux dont les patrons pêcheurs tels que Jean Pierre Le Gall du CORYPHÉE et Yves Claquin de l’ALPHA mais aussi Yves Gonidec du comité local de pêches. Il fait un certain forcing avant l’assemblée générale sur le thon blanc à Paris jeudi et, bien sûr, avant la rencontre des ministres européens du 28 octobre à Luxembourg.*

**Article " LES ÉCHOS " le 29 Octobre 1991 – Claude BARJONET :**

***Jean Yves Le Drian sauve les pêcheurs du thon français.***

*Adopté in extrémis, hier à l'aube, entre les ministres de la pêche de la Communauté européenne réunis à Luxembourg, le compromis permettant aux thoniers français d'utiliser pendant **encore deux ans** les très controversés " filets maillants dérivants " était salué à l'île d'Yeu comme une victoire. Bien sûr, en ramenant la longueur maximale de leurs filets à 5 kilomètres contre 9 kilomètres (voir la tribune du 28 octobre), les ministres imposent aux thoniers de travailler à la limite de la rentabilité, mais la proposition initiale de 2,5 kms les aurait conduits tout droit à la faillite. Or cette issue qui se dessinait pour les quelques 400 marins qui vivent de cette technique (dont la moitié est basée à l'île d'Yeu) était inacceptable aux yeux du Secrétaire d'État à la Mer, Jean-Yves le Drian.*

*Le ministre pouvait en effet comprendre que le gouvernement espagnol s'oppose pour des raisons sociales aux filets dérivants utilisés par les français ; un thonier ainsi équipé embarque huit marins, contre une quinzaine pour son équivalent espagnol pêchant à la ligne, ce qui menaçait l'emploi dans la péninsule ibérique. En revanche, soutenu en cela par les marins et l'association écologique Robin des Bois, il récusait le " procès en sorcellerie " intenté par les écologistes de Greenpeace, lesquels accusent les filets dérivants de capturer non seulement des thons (une espèce au demeurant pas menacé), mais aussi des dauphins. Or les 300 dauphins pêchés par inadvertance par les thoniers français durant la dernière campagne de mai à septembre sont à comparer à un cheptel de plusieurs millions de têtes. En outre, interdire les filets dérivants aurait représenté pour les pêcheurs de l'île d'Yeu un manque à gagner de 40% de leur chiffre d'affaires annuel. Pour compenser, ils n'auraient pas eu d'autres choix que de se rabattre près des côtes, au détriment d'espèces réellement menacées comme la sole ou le merlu. Bref, le remède demandé par Greenpeace aurait été pire que le mal.*

*Cela étant, le dossier des filets dérivants a pris ces deux dernières années une telle ampleur médiatique (le thon français est boycotté aux États-Unis) que Jean-Yves Le Drian a dû accepter à Luxembourg des gages prouvant son amour des dauphins. Durant la période probatoire de deux ans, destinée à vérifier l'absence de tout risque écologique lié à l'usage des filets dérivants, les marins devront immerger leurs filets afin de permettre aux cétacés de se dégager. Ils devront aussi expérimenter des sonars faisant fuir les mammifères marins. Décidément, pêcher le thon va devenir une prouesse technologique... .*

Les différents articles de presse cités précédemment datent de 1991, ils ont été remis par Yves L'Helgoualc'h à Marcel Le Goc qui me les a transmis. Ne possédant pas de documentation sur la lutte pour sauvegarder la pêche aux filets maillants dérivants pour la période 1992 à 2002, je ne peux traiter le sujet jusqu'à son

épilogue. En 1991, la " messe était dite " et il aura fallu tout de même 11 ans pour ratifier une décision qui ne faisait pas l'unanimité. On est en droit de penser que le dossier ne présentait pas le sérieux souhaité et que l'on faisait un mauvais procès aux pêcheurs français pour sauver la pêche espagnole.

### ***Déclaration de Louis Le Pensec, ministre de l'agriculture et de la pêche au Conseil de Pêche le 8 juin 1998 :***

*Je vous ai fait part, Monsieur le Président, de mon extrême préoccupation face aux orientations que prend notre Conseil.*

*La pêcherie au filet maillant dérivant n'est pas une pêcherie sauvage. Bien au contraire, il n'y a pas de pêcherie plus encadrée et les prises accessoires sont de plus réduites. La preuve a été faite qu'il n'y avait pas de risque écologique.*

*Aussi, cette interdiction reste à mes yeux et aux yeux des pêcheurs français qui vont la subir, injustifiée, incohérente et particulièrement inique :*

*- Elle ne se justifie en effet ni au plan scientifique ni au regard de nos obligations internationales :*

*- Incohérente parce qu'elle risque de provoquer des reports d'activité vers d'autres stocks aujourd'hui surexploités.*

*- Inique enfin parce que les dérogations qu'elle prévoit en Baltique et pour le saumon ne visent qu'à constituer une majorité qualifiée sans autre justification.*

*Que l'on comprenne bien, je ne suis pas en train de demander l'interdiction du filet maillant dérivant en Baltique. Bien au contraire, je souhaite que l'on s'en tienne pour l'ensemble de l'Union aux résolutions des Nations-Unies.*

*Tout ceci constitue un dangereux précédent pour la politique commune de la pêche. Or, pour la France, les enjeux humains et économiques sont loin d'être mineurs :*

*77 bateaux en Atlantique ont obtenu et utilisé au moins une fois la licence de pêche spécialisée (PPS) au cours des années 1995, 1996, 1997.*

*La majorité des navires pratiquant cette pêche est concentrée à l'île d'Yeu pour qui, avec le tourisme, la pêche représente l'essentiel de l'activité.*

*Les Patrons pêcheurs sont jeunes ; autrement dit l'essentiel de la question se pose en terme de maintien de l'activité des navires de pêche.*

*Aucun secteur insulaire n'est susceptible de reconverter les emplois perdus : 4 habitants de l'île d'Yeu sur 10 dépendent de la pêche soit 2 000 personnes sur les 5 000 que compte l'île. A cela s'ajoutent, en nombre voisin, les autres navires concernés sur le continent.*

*C'est pourquoi, mes chers collègues, j'en appelle à votre sagesse. Ne prenons pas aujourd'hui une décision de pure opportunité, fondée uniquement sur des bases irrationnelles, que nous regretterons demain. Après le filet maillant dérivant, à qui le tour.*

*Je connais néanmoins les positions de chacun d'entre nous sur le principe de l'interdiction du filet maillant et l'issue du débat ne fait maintenant, malheureusement, plus aucun doute.*

*Aussi, si à l'issue des discussions, le Conseil choisit d'imposer l'interdiction du filet maillant dérivant, il conviendrait de tout mettre en œuvre pour pérenniser l'activité des flottilles concernées.*

*Il est indispensable de donner aux pêcheurs le temps nécessaire pour redéployer leur activité et ainsi garantir l'avenir de leurs entreprises.*

*Dans le cadre de ce redéploiement, il serait important d'inciter les pêcheurs à s'adapter de nouvelles techniques de pêche leur permettant de maintenir leur activité sur le thon germon ou sur d'autres espèces non menacées. Sur cet objectif au moins, j'ai le sentiment d'être en accord avec la Commission. Il se heurte cependant à des difficultés importantes et en particulier :*

*- A des incertitudes quant aux possibilités techniques et économiques de recourir à d'autres engins de pêche tels que la ligne automatique ou les palangres de surface ou de fond. Ces nouvelles techniques de pêche et d'autres éventuellement, devront donc être testées préalablement par l'IFREMER sur un nombre réduit de navires professionnels. Deux ans seront nécessaires pour mener ces expérimentations à bien et il n'est techniquement pas envisageable de les mettre en œuvre durant la présente campagne qui a d'ores et déjà commencé.*

*- Ensuite le transfert des résultats acquis lors de ces expérimentations nécessitera un minimum de temps pour que les marins se forment à ces nouveaux métiers qu'ils n'ont jamais pratiqués auparavant et que les navires reçoivent les adaptations nécessaires. Ces transferts supposent d'accompagner la reconversion de ces navires pendant au moins 4 ans.*

*Aussi, Monsieur le Président, le délai que vous proposez est-il manifestement incompatible avec les contraintes que suppose la réussite d'une telle opération de redéploiement. Un délai de 6 ans est un minimum. Encore faudrait-il l'assortir de mesures d'accompagnement pour réaliser l'adaptation de la flottille.*



*Ces mesures d'accompagnement devront bien entendu prévoir toutes les interventions utiles permettant d'indemniser les armateurs et les équipages des pertes subies du fait de l'interdiction du filet maillant dérivant et de réaliser les investissements nécessaires. Elles devront également comprendre des aides adaptées à la sortie de flotte pour les quelques navires qui cesseraient toute activité de pêche.*

*Bref, dans l'hypothèse d'une interdiction du filet maillant dérivant, hypothèse que je récuse totalement, le Conseil devrait, en tout état de cause, fixer les conditions de nature à garantir la réussite de l'adaptation des navires. Celles-ci suppose, vous l'avez compris, que des délais raisonnables soient fixés.*

*Si cette situation se reproduit ultérieurement pour d'autres engins de pêche vous concernant plus directement, les délais d'adaptation que nous aurons décidés ici constitueront une référence.*

*On ne peut pas à une injustice ajouter une injustice supplémentaire en contraignant les pêcheurs à un arrêt précipité de l'utilisation du filet maillant dérivant au risque de mettre en cause l'existence de leurs entreprises.*

*Je demande encore une fois à tous mes collègues de bien réfléchir au précédent que constitue notre décision et aux risques qu'elle fait courir à la politique commune de la pêche. Les options de nous choisirons aujourd'hui feront jurisprudence pour l'avenir.*

A la lecture de la déclaration du Ministre ci-dessus, je relève qu'il ne fut pas entendu par le Conseil Pêche puisque l'interdiction définitive se fera 2 ans et demi plus tard alors qu'il souhaitait 4 ans pour accompagner la reconversion des navires et le ministre ajoutait qu'un délai de 6 ans était un minimum pour la réussite d'une opération de redéploiement assortie de mesures d'accompagnement pour réaliser l'adaptation de la flottille !!!! De tout cela, rien ne fut fait, ce furent des vœux pieux, la pêche française était encore une fois sacrifiée sur l'autel de la réalpolitique et le sera encore.

Durant toute cette période, différents acteurs de la vie maritimes et particulièrement de la pêche : Le ministre de l'agriculture et de la pêche, le secrétaire d'État à la mer, le Président du Comité Interprofessionnel du Thon Blanc (CITB), le directeur des Pêches, le président du Comité Central des Pêches Maritimes (CCPM), les Présidents des Comités Locaux de Pêches Maritimes, Les responsables syndicaux des marins et armateurs, le Président de la Fédération Nationale des Organisations de Producteurs de la Pêche Artisanale (FEDOPA), le directeur de l'Organisation des Pêcheries Ouest-Bretagne (OPOB) et d'autres

encore, interviendront à différents niveaux pour permettre aux pêcheurs français la pratique de la pêche aux filets maillants dérivants en Atlantique du nord-est.

Ce combat qui durera de 1988, première campagne aux filets maillants jusqu'à son interdiction au 1<sup>er</sup> janvier 2002, sera vain sur des motifs scientifiques non établis et une mauvaise foi évidente et scandaleuse de la part de Greenpeace.

Les différents adversaires des représentants de la pêche au thon germon aux filets maillants dérivants étaient, pour les plus connus, messieurs : l'espagnol Manuel Marin, et le portugais Vasco Gracia auteur d'un rapport à charge contre la pêche aux filets maillants, dérivants.

Le premier cité était commissaire européen à la Coopération, au Développement et à la Pêche, le second député européen à la Commission de l'agriculture, de la pêche et du développement rural.



**Le MYOSOTIS Thonier fileyeur de l'île d'YEU**

Col. P. Bourhis

## **XIX) LA FIN DE L'ASSISTANCE THONIERE :**

Le 1<sup>er</sup> janvier 2002, les ministres européens chargés de la Pêche décident l'interdiction des filets maillants dérivants dans l'Atlantique et la Méditerranée. C'est la fin d'une époque.

Seuls quelques chalutiers pélagiques français continuent, et encore de nos jours (2021), à pratiquer la pêche au thon germon.

Ces chalutiers sont plus modernes, mieux équipés, ils pêchent en bœufs, c'est-à-dire à deux bateaux, l'un pouvant remorquer l'autre en cas de panne de propulsion, les équipages sont plus jeunes. C'est en 2001 qu'il est décidé de ne plus porter assistance aux chalutiers thoniers pêchant au chalut pélagique.

### **ARTICLE DU TÉLÉGRAMME de Catherine MAGUEUR.**

#### ***Le Télégramme en date des 05 et 06 août 1999 :***

*L'ISÉLAN, SAMU des germoniers à 300 ou 400 milles des côtes, la flottille française est loin de ses ports d'attache de l'île d'Yeu ou du Guilvinec.*

*Un chalutier de Concarneau, l'ISÉLAN, est sur zone pour assurer toutes sortes de dépannages, 24 heures sur 24. Une main blessée, une urgence médicale ? Le toubib est là.*

*L'ISÉLAN, c'est le bateau qui rassure les germoniers. A son bord, des pros de la mer et de la pêche qu'a suivi notre journaliste pour ce dernier volet de son reportage.*

*« Patrick ? C'est Rémi. Tu m'entends ? ». Le GWENN GAERO, un chalutier de Lorient, a des problèmes mécaniques. Une panne bien embêtante quand on est en pêche, loin de tout. « Tu n'aurais pas un tuyau de 40-49 ? ». « Tu ne quittes pas, dit Patrick. Je vais voir le chef ».*

*Le chef, c'est Loïck, le mécano de l'ISÉLAN. Dépannages en tous genres Imperturbable, Patrick est à l'écoute des germoniers. Après Yannick - qui a pris sa retraite en juillet -, c'est aujourd'hui le patron de l'ISÉLAN, un chalutier de 34 mètres de l'armement Dhellemmes, affrété pour la campagne d'assistance médicale et technique par le Comité National des Pêches. Coût de l'opération : 1,2 million de francs financé par l'Ofimer et une taxe prélevée sur les pêches de thon blanc.*

*« Allo ? Patrick ? ». Cette fois, il s'agit d'un filet coincé dans l'hélice d'un chalutier. Pas le choix : les deux plongeurs de l'ISÉLAN, Philippe et Gwendal vont se mettre à l'eau... et sous l'eau, pour libérer le bateau. Car un filet coincé, c'est une marée perdue. Tous les jours, ces messages peuvent arriver sur l'ISÉLAN.*

*Toujours prêt : il est là pour dépanner, au service des germoniers. Besoin d'eau douce, de glace pour les cales ? Pas de problème, il peut en fabriquer pour les bateaux en manque. A l'écoute... Toujours Patrick est là aussi pour écouter les hommes. De 7h du matin à minuit. Quant Patrick dort, Anthony, le second, prend le relais. Appel du TAD AN DIOUL (Le Père du Diable) du Guilvinec. « Nous sommes*

montés trop au Nord. On ne voit pas les thons. Ras le bol ». Une petite plaisanterie et, fini, le petit coup de blues. Conversations entre pros. Certes, sur cette campagne, Patrick ne pêche pas. Mais lui aussi fait « le métier », tout comme Loïck, le mécano, Marc le matelot, ou Frédéric, le cuistot, embarqués sur L'ISÉRAN. Patrick Bourhis est du monde des germoniers, celui de la pêche. Il n'a que 31 ans, un jeune patron... et déjà quinze ans de mer derrière lui. Après l'ISÉRAN, il reprendra son CAYOLLE, de l'armement Dhellemmes également, qui chalute lottes et grenadiers en mer d'Irlande ou d'Écosse dans des conditions extrêmes... Rude boulot que celui des laboureurs des mers. Une vie si dure qu'elle fait très peu envie. C'est aussi pour cela que Patrick apprécie sa mission à bord de l'ISÉRAN. « C'est la croisière ! », dit-il dans un éclat de rire. Toubib marin L'ISÉRAN est là pour éviter les drames. Un couteau qui dérape quand on éventre un thon, une mauvaise chute en relevant les filets : un accident est vite arrivé. C'est là qu'intervient l'ISÉRAN et son toubib.

Philippe Paris est un médecin et un marin. Il a trouvé la solution : depuis près de quinze ans, lui aussi embarque et fait sa campagne du germon. Un second médecin prend le relais quand il doit rester à terre ou partir en assistance sur le thon tropical. Rages de dent, luxations... Selon Philippe, « en mer, c'est comme à terre. On trouve tous les cas. L'accident le plus fréquent ? Les blessures en étripant les thons ». Et bien non : en mer, ce n'est justement pas comme à terre ! On est si loin. Le toubib dispose à bord de l'ISÉRAN d'un petit bloc opératoire, équivalent à ceux que l'on trouve sur les véhicules de secours à terre. Points de suture, petites opérations. Si ce n'est pas trop grave, il peut intervenir, à condition que le malade



soit transportable en canot pneumatique, seul moyen de passer d'un bateau à l'autre... Si c'est très grave, il n'y a pas 36 solutions : se rapprocher au maximum des côtes pour un hélitreuillage. La tempête sous un crâne, c'est quand le cas est limite, qu'on ne sait pas comment ça peut évoluer... Philippe le

médecin connaît les hommes du germon. Ils se reçoivent 5 sur 5. « Faire rentrer un bateau avec son malade, dit-il, c'est une décision grave puisque la pêche s'arrête pour tout le monde. Si tu fais trop souvent aller à terre les bateaux, après, les marins ne t'écoutent plus... ». Être au plus près de la flottille de pêche, moralement ou physiquement, grâce à un canot pneumatique : telle est la mission de l'ISÉRAN

## **Le déclin des flottilles :**

*Vers le milieu des années 1970, on ne compte plus dans l'hexagone qu'une vingtaine de canneurs occasionnels, surtout basés au Pays basque, et la flottille des ligneurs décline aussi : de 350 unités en 1960, elle est passée à 210 navires, et cette tendance va se confirmer. En 1986, alors que démarrent les essais sur le filet maillant à germon, il n'y a plus qu'une centaine de bateaux de ce type. Pourquoi ce déclin ? Le chalutage s'est développé en France et les bateaux sont prévus pour ce métier. Il est difficile de les adapter à la pêche au thon. Ceux qui veulent pratiquer la canne se heurtent à des difficultés techniques : ce métier exige des équipements spéciaux, notamment des petites sennes pour pêcher l'appât et des viviers pour le conserver vivant à bord. Il n'est pas intéressant d'investir et de modifier les bateaux pour une pêche qui reste saisonnière. Les chalutiers qui veulent pratiquer la ligne sont, eux, confrontés à un problème de rentabilité. La puissance des moteurs et leur capacité de cale n'ont cessé d'augmenter et ils consomment beaucoup de carburant, sans pouvoir vraiment améliorer leurs prises. Une pêche de 2 000 poissons, soit 8 à 10 tonnes, satisfaisante jusque dans les années 1970 pour rentabiliser un voyage de vingt-cinq jours, ne l'est plus dans les années 1980. Pour pêcher plus, il faudrait allonger les campagnes, mais les marins se sont déjà habitués à des marées plus courtes au chalutage. La pêche aux lignes traînantes, jugées démodées, n'ont plus la cote... Les Espagnols, eux, conserveront leur flotte thonière en alternant deux techniques compatibles : la pêche au poisson bleu à la senne et la canne. Ils continueront donc à pêcher le thon de cette façon, tandis que les Français développeront le filet maillant dérivant à partir de 1986, puis le chalut pélagique à partir de 1988. **Source : Loïc Antoine/Ifremer.***

## **Article du OUEST - FRANCE - Raymond COSQUERIC :**

### **La dernière campagne d'assistance aux fileyeurs en 2001 : LE CAYOLLE rejoint les germoniers.**

*Le chalutier CAYOLLE assurera cette année la dernière campagne d'assistance aux germoniers. La disparition des fileyeurs signifie en effet la fin de ce type de mission dès 2002.*

*Ce n'est pas sans une pointe d'émotion que l'équipage concarnois du CAYOLLE, un chalutier de 34 mètres de l'armement Dhellemmes, a largué les amarres dans la soirée d'hier. Il entamait en effet la dernière campagne d'assistance aux germoniers.*

*En 2002 en effet, il n'y aura plus de fileyeurs sur la pêcherie de thon blanc. Un navire d'assistance ne sera plus nécessaire.*

*Car même si certains de ces équipages des fileyeurs se reconvertissent à d'autres techniques, ils ne seront certainement pas assez nombreux pour financer un navire*

*d'assistance. Et probablement, ils débiteront leur saison plus tardivement et moins loin des côtes, comme les chalutiers.*

*Les marins eux-mêmes ne se rappellent plus exactement quand a été institué ce vieux dispositif d'assistance. Il existait déjà dans les années soixante-dix, du temps des derniers ligneurs. Avec le filet à thons blancs, il a retrouvé toute son utilité auprès d'une flottille qui avait besoin d'un médecin, si loin des côtes (à trois jours de Concarneau). Et aussi d'un plongeur chaque fois qu'un filet dérivant se prenait dans une hélice. Affaire de sécurité.*

*Ce fut parfois une petite aventure. Ainsi, le bateau d'assistance fut en 1990-1991 financé à la fois par la France et l'Espagne au service des flottilles thonières des deux pays. Avant que les choses ne tournent au vinaigre avec notamment la mise à sac du fileyeur LA GABRIELLE un jour funeste de 1994. Un conflit qui devait déboucher sur la fin programmée pour cette année, du filet dérivant.*

*Contrôle de longueur des filets :*

*La campagne 2001 d'assistance (15 juin au 15 août) d'un coût supérieur à un million de francs est, comme à l'accoutumée, financée par une subvention versée au Comité National des Pêches, maître d'œuvre de la mission et une taxe de 0,30 F. perçue sur chaque kilo de germon. Elle embarquera successivement les médecins Franck Boyer et Jean Yves L'Hours. Ainsi que deux plongeurs et ..... un contrôleur des affaires maritimes. Ce dernier aura en effet pour mission de vérifier que la longueur des filets ne dépasse pas 2,5 kilomètres : pas d'entorse pour la dernière année de pêche..... De même, c'est encore le CAYOLLE' qui conservera à son bord cette année les filets de rechange des navires. Une escale est d'ailleurs prévue aujourd'hui à l'île d'Yeu pour les embarquer. Des dispositions qui avaient été adoptées naguère pour dissiper les soupçons des Espagnols sur la longueur des filets. Des manifestations de bonne volonté qui paraissent aujourd'hui bien dérisoires.*

*Les équipages des germoniers ne seront pas les seuls à regretter la belle époque qui s'achève. Patrick Bourhis, patron du CAYOLLE, qui effectue sa troisième mission, confie que cet entracte estival qui n'est certes pas sans contraintes permet de se changer les idées. A une saison peu favorable au chalutage, on échappe au " stress de la pêche " pour se consacrer à une mission de solidarité. Au cours de laquelle se nouent des amitiés.*



Depuis 2006, le navire hôpital espagnol JUAN DE LA COSA, longueur : 75 mètres, 2 moteurs diesel de 1 710 Kw, vitesse 14 nœuds armé par 28 hommes d'équipage dont une équipe médicale de 4 personnes, patrouille 290 jours par an pour apporter une assistance médicale aux pêcheurs professionnels. Il opère principalement en Atlantique Nord entre les latitudes 30° et 50° Nord et les longitudes 3° à 45° Ouest.

Le navire garantit l'accès aux soins pour les pêcheurs, mais aussi l'assistance médicale d'urgence pour une profession loin de toute infrastructure et exerçant un métier particulièrement accidentogène. Outre cette mission centrale, le navire est habilité à ravitailler en carburant, dépanner et remorquer les bateaux de pêche. Cette aide n'est pas exclusive et il peut aussi apporter son soutien à des navires de commerce ou de plaisance, nationaux ou **étrangers**.

Il dispose aussi d'un laboratoire permettant la réalisation de recherches océanographiques, hydrographiques ou halieutiques.



**Le thon, c'est bon**, les usines de conserves françaises sont toujours approvisionnées de thon blanc-germon par quelques chalutiers thoniers français et aussi par des camions en provenance d'Espagne ou par des chalutiers pélagiques ..... IRLANDAIS qui débarquent leurs pêches à DOUARNENEZ.



Février 2022  
Rédigé et mis en pages par :  
Jean Paugam





# TABLE DES MATIÈRES

## - INTRODUCTION

### **PREMIÈRE PARTIE**

- I) LE THON GERMON OU THON BLANC ..... Page : 8
- II) LES ORIGINES DE LA PÊCHE AU THON..... Page : 10
- III) L'HISTOIRE DES THONNIERS..... Page : 16
- IV) LES TECHNIQUES DE LA PÊCHE AU THON SUR  
LA FAÇADE ATLANTIQUE..... Page : 21
- V) LES CALCULS ET LES APPAREILS DE NAVIGATION  
POUR DÉTERMINER LA POSITION DES THONNIERS ..... Page : 33
- VI) LE PREMIER EMBARQUEMENT D'UN MOUSSE ..... Page : 42
- VII) L'ASSISTANCE AUX PÊCHES DANS L'HISTOIRE ..... Page : 46
- VIII) LA TEMPÊTE DE 1930 ..... Page : 50

### **DEUXIÈME PARTIE**

- IX) LA GENÈSE DE L'ASSISTANCE THONNIÈRE ..... Page : 61
- X) LA PREMIÈRE CAMPAGNE EN 1967 ..... Page : 65
- XI) INSTRUCTIONS RELATIVES A L'ASSISTANCE A LA  
FLOTTILLE THONNIÈRE CAMPAGNE DE 1986 ..... Page : 82
- XII) COMPTE RENDU FINANCIER CAMPAGNE 1977 ..... Page : 117
- XIII) QUATRE RAPPORTS DE CAMPAGNES ..... Page : 126
- XIV) SOUVENIRS DU CAPITAINE DU N/O THALASSA ..... Page : 197  
ASSISTANCES THONNIÈRES 1986 & 1987
- XV) ÉVÈNEMENTS DE MERS - FAITS MARQUANTS ..... Page : 212
- XVI) LES CONFLITS DANS LE GOLFE DE GASCOGNE ..... Page : 221
- XVII) LES PROBLÈMES DES FILETS MAILLANTS ..... Page : 227
- XVIII) LES INTERVENTIONS POUR SAUVER LA  
PRATIQUE DES FILETS MAILLANTS ..... Page : 229
- XIX) LA FIN DE L'ASSISTANCE THONNIÈRE ..... Page : 242
- XX) LICENCE CRÉATIVE COMMONS ..... Page : 251

## SOURCES CONSULTÉES

- 1 Histoire des thoniers en France (Wikipédia).
- 2 Le Chasse-Marée : La Pêche au thon germon, à l'époque de la ligne de traine : A bord d'un thonier Concarnois. Dominique Philippe Leveil.
- 3 L'Assistance aux pêches : LA SOCIETE DES OEUVRES DE MER - Un siècle d'assistance humanitaire maritime.
- 4 Instructions Relatives à l'assistance à la flottille thonière. Campagne 1986.
- 5 Les thoniers bretons dans les eaux africaines par Roland Jaffrézic.
- 6 *Le Nouvelliste du Morbihan* (mois de septembre, octobre, novembre 1930). Jo 229. En ligne sur [www.archives.morbihan.fr](http://www.archives.morbihan.fr)
- 7 Escales Maritimes - La mer dans tous ses états - Septembre 1930 : La tempête oubliée.
- 8 Quand la controverse tourne à l'impasse : La guerre du thon. Loïc Antoine.
- 9 Essais de pêche du germon au chalut-boeuf pélagique. Jean Paul George.
- 10 Document et archives du C. I. T. B. G. remis par Yves L'Helgoualc'h.
- 11 Documents et archives appartenant à Jean Tonnerre.
- 12 Documents et archives appartenant à Marcel Le Goc.
- 13 Différents textes de Roland Mornet.
- 14 Document de l'Association " Il y a 90 ans la Tempête ".
- 15 Site LE FRETOIS AUDIERNE.
- 16 BagouCoz DOUARNENEZ
- 17 Mémoire de LA VILLE (DOUARNENEZ) n° 31.

## REMERCIEMENTS

Aux personnes qui m'ont fourni des photographies, des documents, des éléments et des conseils pour rédiger ce mémoire.

Messieurs \* :

- Association " Il y a 90 ans la Tempête "
- Jacques Ansquer
- Loïc Antoine
- Patrick Bourhis
- Amédée Cabillic
- Marcel Le Goc
- Yves L'Helgoualc'h
- Germain Le Merdy
- Jacques Le Meur
- René Losq
- Jacques Maigret
- Roland Mornet
- Raymond Nivez
- Philippe Paris
- Lucien Péron
- Jean Tonnerre

\* *Par ordre alphabétique du nom.*




## XX) LICENCE CRÉATIVE COMMONS

Ce mémoire est diffusé sous licence Créative Commons accompagné des mentions :



Vous êtes libre de reproduire, distribuer, et communiquer cette création au public :

Selon les conditions suivantes :

-  *Attribution* : signature de l'auteur initial (obligatoire en droit français) (sigle : **BY**)
-  *Non Commercial* : interdiction de tirer un profit commercial de l'œuvre sans autorisation de l'auteur (sigle : **NC**)
-  *No derivative works* : impossibilité d'intégrer tout ou partie dans une œuvre composite ; l'échantillonnage (*sampling*), par exemple, devenant impossible (sigle : **ND**)

Dans le cas d'une publication sur un site Internet le code « html » doit être inséré.

```
<a rel="license" href="http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/"></a><br />
```



```
Ce document intitulé " LES SAINTS BERNARD DES MERS / Jean PAUGAM " est mis à disposition selon les termes de la <a rel="license" href="http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/">Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International</a>.
```

*Nb. les photographies du présent mémoire sont libres de droits ou publiées avec l'accord des propriétaires.*

