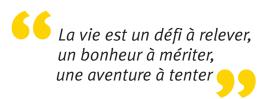
Mission météorologique sur l'archipel de KERGUELEN*

août 2002- avril 2003 Jean-Paul Giorgetti



Jean-Paul Giogetti aux Kerguelen

Première partie : En route vers les Kerguelen





e Boeing 747 glissa silencieusement vers le bleu agité de l'océan et perça sans effort quelques blancheurs boursouflées sans rencontrer de résistance, et enfin tel une frégate il se posa longuement pour me permettre de découvrir à nouveau la beauté naturelle de l'île de la Réunion où j'avais laissé tant de souvenirs. C'est le premier point de rencontre qui conduit jusqu'à l'archipel de Kerguelen, dernier point de terre avant le grand continent antarctique. L'équipe professionnelle qui m'accompagnait était composée de deux collègues alliant expérience, dynamisme et jeunesse. Pour chacun de nous c'était une première vers ces lointaines contrées sur lesquelles notre imagination demeurait fertile. Mais nous savions que seule notre propre expérience aurait valeur de vérité. Nous roulions à cet instant dans un silence de bénédictin vers le port. L'esprit est concentré, un peu angoissé vers le nouveau qui se profile. Enfin il apparaît devant nous : le Marion-Dufresne ("Marduf") est là devant nous, c'est lui le bateau amiral de la flotte des terres australes. Tout à la fois, transporteur d'hommes et de matériels pour ces missions. Le "Marduf" est en opération de chargement de conteneurs de couleurs bleue, rouge ou verte suivant la destination finale : Crozet, Kerguelen ou Amsterdan. Du monde s'affaire sur le quai, on remarque bien sûr, le médecin accompagné de sa mallette noire, les experts scientifiques l'air perdu derrière de petites lunettes rondes, un prêtre signifié par sa croix, et des hommes qui circulent tous azimuts telle une fourmilière. L'opération de mise en route est lancée. Les regards se croisent et s'interrogent. Il y a ceux qui se connaissent, qui se retrouvent et les nouveaux qui regardent autour d'eux, un peu perdus et apeurés par ce branle bas de combat. On se salue, se présente... les téléphones porta-Mère Teresa (poèmes d'une vie) bles surgissent une dernière fois des poches pour donner un der-

nier au-revoir. Un premier coup de sirène annonce un départ imminent suivi d'une annonce officielle. La passe-relle de quai est remontée avec précision juste après la descente de l'administrateur principal des territoires. Des familles se rejoignent à l'avant de la jetée laissant les bras agiter des signes d'adieu. Très lentement la terre s'éloigne, la proue dépasse la balise d'entrée du port et petit à petit la nuit s'installe comme pour tirer le rideau d'une pièce dont les acteurs ne réapparaîtront que dans quatre, six, huit ou douze mois suivant le rôle et la mission à accomplir. À partir de cet instant nous entrons dans l'univers exclusif, mystérieux et captivant du monde "taafien".

Le passage nocturne du tropique du Capricorne passe inaperçu et la descente vers le grand sud est bien engagée. La houle de tribord nous accompagnait, la terre avait disparu et l'immensité de l'océan sous le soleil tropical avait une dimension de grandeur solennelle. À bord, les participants se côtoient et se découvrent au fil des heures (photo 1). L'observation est de règle, et les habitudes de groupes s'organisent pour devenir des petits rites comme de nouveaux codes de conduite. Personne n'y échappe : où vas-tu, que fais-tu, pour qui?, tu as déjà fait les Taafs?.. Le bateau fend sans sourciller l'océan indien et laisse une traînée blanche rapidement absorbée comme aspirée par des tourbillons inconnus. Les eaux reprennent alors leur forme initiale au gré des vents qui sont ici les maîtres absolus, tout à tour légers, puissants ou violents; ces vents si redoutés des navigateurs au long cours dont la

réputation n'est plus à faire. Mais comment ne pas avoir une pensée pour les Tabarly, Colas, Kerzauson, Mac Artur, Arthaud et bien d'autres qui en solitaires ont bravé ces grands espaces naturels.

La vie à bord s'organise autour des repas collectifs, soignés comme de tradition dans la marine. Un temps pour composter les nombreuses lettres et cartes écrites par les navigants et surtout les nombreux amateurs de philatélie à la recherche de l'exceptionnel timbre des terres australes. A la chaîne nous appliquons avec précaution les oblitérations avec les cachets des organisations présentes à bord qui sont toutes sans exception paraphées par le commandant du navire.

Voilà quatre jours que le cap au sud est notre destination. Ce matin là, un brouillard épais entourait le *Marion Dufres-ne* qui semblait flotter dans un nuage d'ouate... on avance au son de la corne de brume qui, à cadence régulière signale notre passage. Au soir, sortie de je ne sais où, la terre apparut : l'Île de la Possession, appelée aujourd'hui l'archipel Crozet, se présente silencieusement.

Les îles Crozet (340 km²) sont composées de cinq îles volcaniques. La plus élevée culmine à 1 050 m. Le climat est typique de la zone subantarctique, particulièrement venteux et pluvieux, avec une température moyenne de l'air de 5 °C et l'eau de 4 °C. L'archipel se situe entre les latitudes 45° 95' et 46° 50' Sud et les longitudes 50° 33' et 52°



Photo 1 : les équipes Kerquelen et Nouvelle-Amsterdam sur le pont du Marduf.

58' Est, dans le sud de l'océan Indien, entre Madagascar et l'Antarctique. L'archipel est divisé en deux groupes distants d'environ 110 km . Le groupe occidental comprend les Cochons, les Apôtres et les Pingouins appelés îles Froides par Marion-Dufresne qui les découvrit en 1772. Le groupe oriental comprend l'île de la Possession et l'île de l'Est. Marion-Dufresne fit débarquer son second Julien Crozet sur l'île de la Possession le 24 janvier 1772. Crozet prit alors possession de l'archipel au nom de la France. Le capitaine britannique James Cook nomma ces îles "Crozet", ayant également donné le nom de Marion-Dufresne à l'île Marion voisine de celle du Prince Edouard . Ces deux dernières îles sont administrées par l'Afrique du Sud.

Après 1923 et l'affirmation de sa souveraineté, la France administre les îles Crozet comme une dépendance de Madagascar. Elles deviennent un district des Terres australes et antarctiques françaises en 1955 lors de la création du Territoire. En 1961, une première mission a lieu sur l'île de la Possession. En 1963, la base permanente est construite au-dessus du site de Port-Alfred, elle reçoit en 1969 le nom d'Alfred Faure, un ingénieur des travaux météorologiques, pionnier passionné des Taaf, organisateur de la base et premier chef de ce district et affectueusement surnommé «Homo antarcticus».

Ce n'est pas sans émotion que je foule avec mon équipe ce sol après avoir été débarqué par une barge. Il fait bon marcher après cinq jours de mer. Du haut de notre première ascension le spectacle se dévoile et nous laisse découvrir d'immenses falaises noircies par le temps. Au détour, des albatros viennent planer au-dessus de nos têtes avant de regagner le large. Tout en bas les colonies de manchots observent indifférents le "Marduf" qui décharge les conteneurs pour la nouvelle mission qui s'installe et réembarque une quinzaine de missionnaires solitaires. Le soir nous regagnons nos cabines en attente d'un départ. Nous sommes avides d'atteindre notre destination.

Au petit matin le bateau reprend sa route et met le cap à l'Est. C'est dimanche! L'office religieux est célébré par un prêtre qui participe à la rotation du Marion et qui accueille avec simplicité une douzaine de passagers venus écouter la parole. Il faut tenir l'équilibre car la houle vient contrarier le service. A midi sonnant, un repas royal nous est servi... et le temps reprend son espace partagé entre lecture, observation à la passerelle, discussions diverses, jeux de cartes. Un iceberg et des orques tournoyant tout autour viennent troubler la monotonie du moment, spectacle vivant de quelques minutes que l'œil curieux croque et mémorise à tout jamais. Au petit matin suivant, changement d'heure dû au passage de longitude et largage d'une bouée météorologique qui transmettra, via satellite, le temps d'une vie de batteries, les mesures environnementales au gré des courants. Le vent souffle de plus en plus fort et l'anémomètre de la passerelle indique 120 km/h.

Le lendemain, sous le coup de midi, la terre à nouveau fait surface et de grandes falaises, comme d'immenses paravents, signalent l'archipel des Kerguelen : il est là, devant nous et nos yeux scrutent au plus profond de l'horizon pour ne rien manquer de ce premier contact. La première escale est symbolique, au nord-est par longitude : 69° 04'



Photo 2 : baie de l'Oiseau vue du Marduf.

L'arche de Kerguelen. Cettte arche est un peu la symbolique porte d'entrée de l'archipel, à proximité de la baie de l'Oiseau. (Croquis de Jean-Paul Giorgetti)



E et latitude : 48° 41' S nous entrons dans la baie de l'Oiseau (photo 2). Yves de Kerguelen écrit "M. de Rochegude (enseigne sur l'Oiseau) a descendu dans une autre baie (le 6 janvier 1774), que nous avons nommée Baie de l'Oiseau". L'Oiseau, commandant de Rosnevet, fit avec le Roland et la Dauphine, la seconde expédition aux terres australes, en 1773/74. C'est ici, gardée par une monumentale arche (qui s'écroulera entre 1909 et 1913) que le chevalier Yves de Kerguelen prend possession de cette terre au nom du Roi de France, "avec toutes les formalités requises". Cette gigantesque porte d'entrée est le symbole à elle seule de l'alliance entre la France et ce bout de terre, à peine plus grand que la Corse, et qui ne revendique que le droit à l'existence naturelle. Le "Marduf" toujours solide et droit malgré les rafales d'un vent qui cingle et fait jaillir l'écume de toutes parts fait escale dans la baie Blanche (nom donné par l'expédition de l'Antarès en 1931) puis dans la baie du Repos (nom donné par Raymond Rallier du Baty en 1913/14). Le bateau longe les montagnes encore enneigées d'où jaillissent de nombreuses cascades qui sont renvoyées à leurs sources cisaillées par ce vent, toujours ce vent qui s'accélère. Cette beauté grandiose à l'instant demeure fixée! Je regarde les cartes au carré du commandant et apprends ces nouveaux noms de cap, de baie, de montagne qui s'affichent devant nos yeux (croquis de arche : l'arche de Kerguelen). Comme l'a fort bien écrit l'historienne Gracie Delepine dans "Toponymie des Terres Australes", (Documentation Française, Paris, 1973): « Si l'identité physique d'un pays est d'abord définie par sa représentation cartographique, c'est la toponymie qui lui donne son identité complète et définitive. Car ce sont les toponymes - les noms géographiques - qui portent la mémoire historique d'un pays. Les Kerguelen sont un archipel qui fut découvert désert. Tous ses toponymes sont donc les témoins, à la fois de la découverte faite progressivement par les européens, en même temps que de la civilisation intellectuelle de ces mêmes européens. Les

toponymes ont été laissés sur les Kerguelen, depuis la découverte en 1772 jusqu'à aujourd'hui, par les explorateurs, chasseurs, pêcheurs, savants, marines nationales de tous pays : il y en a plus de mille. De plus, ils donnent un portrait géographique des îles, de même qu'une description zoologique et botanique : ils en font l'histoire naturelle. »

La nuit est courte, agitée après les préparatifs ultimes d'une arrivée annoncée au petit matin. La température affiche un zéro degré accueillant lorsqu'à l'horizon le soleil émerge splendidement pour nous laisser découvrir Port aux Français, notre destination finale. Il n'y a pas de port dans les lles Kerguelen et le *Marion Dufresne* n'a d'autre choix que de mouiller au large de la base. Tout ce qui est nécessaire à la vie de la base est transbordé sur des chalands qui viennent à notre rencontre avec de joyeux cris d'accueil. Et il faut faire vite car le décideur des opérations de débarquement est la météo capricieuse et tempétueuse des lieux. Ainsi, chaque accalmie est utilisée au maximum.

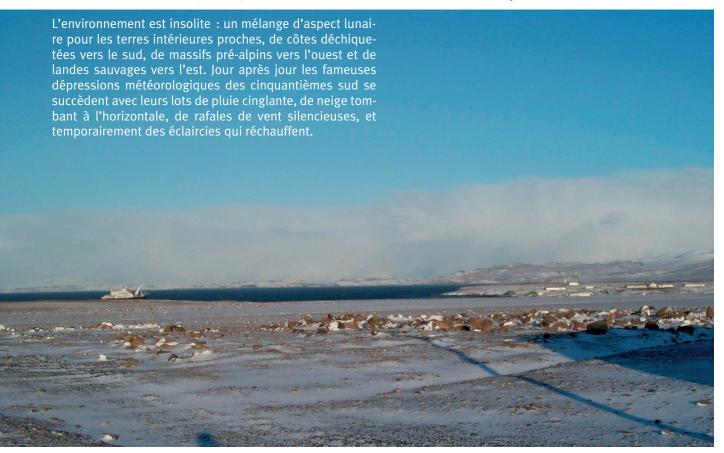
Les hélicoptères complètent les opérations. L'équipe météo est à bord de l'un deux, rapidement nous voilà posant le premier pas sur l'archipel. L'émotion est totale et les mains tendues de bienvenue sont chaleureusement serrées. L'équipe partante au complet nous capte. Nous avons deux jours en commun. Nous ne perdons pas de temps, visite des chambrées attribuées à chacun, des locaux de travail, et de 'totoche', la salle commune, où se retrouvent les hommes pour partager les repas, les moments de convivialité, les échanges. Après un premier repas rapidement servi, il faut poursuivre l'activité d'une relève minutée. La neige commence à tomber, il fait moins 2 °C et le vent poursuit son offensive. L'univers de la base de Port-Aux-Français (photo 3) s'ouvre devant moi dans sa blancheur saisissante et j'y entre pour huit mois.

Le "Marduf" a continué sa route laissant la cinquantaine de missionnaires appelés à vivre ensemble. À partir de 1950, la base s'est développée pour devenir une toute petite ville en miniature avec des bâtiments d'habitation, de vie commune, de salle de sport, de bibliothèque, d'un cinéma, de bâtiments techniques, centrales électriques, hôpital, centre d'émission radio, ateliers divers et des bâtiments scientifigues, biologie, géophysique, laboratoire, météorologie. Chacun des missionnaires y exerce sa spécialité, mais participe aussi aux tâches communes comme être de «petite marie», c'est-à-dire travailler à la mise en place du service du restaurant, faire le pain, entretenir le potager sous serre, actionner le cinéma, faire tourner le bar... et suivant les besoins des services, donner un coup de main. Comme dans beaucoup de communautés, un langage particulièrement imagé et créatif s'est mis en place, en voici quelques exemples :

- BCR: Bureau des Communications Radio ou personne qui travaille à ces liaisons
- Bibou : aide médecin qui assiste le médecin de la base
- Disker : chef de district des Kerguelen
- GP: gérance postale (si, si, il y en a une à Port-aux-Français!) ou gérant postal
- Ker: Kerguelen, bien sûr!
- PAF : Port-aux-Français, la base des Kerguelen
- Pateux : boulanger
- Popchau : programme d'études des populations de chats introduits aux Kerguelen
- Prévoyo: météorologiste chargé des prévisions
- Vac: vacation radio par VHF ou BLU

Langage complété par des pratiques et des traditions locales : ainsi, à l'image de l'ensemble des bases antarctiques et subantarctiques, les festivités de la Mid-Winter célèbrent en juin le milieu de l'hivernage et permettent d'apaiser les inévitables tensions entre les hivernants.

Photo 3 : base Port-aux-Français.



Notre mission principale de météorologiste concerne l'étude, jour après jour, des conditions météo des Iles Kerguelen. À l'abri d'un mur pare vent, un ballon sonde est lâché chaque jour pour l'étude des conditions en altitude (photos 4 et 5). Le climat des Iles Kerguelen est du type tempéré froid, avec une moyenne annuelle de 4,4 °C et des précipitations abondantes, surtout à l'ouest des îles. Le vent règne en maître absolu et tyrannique sur ces terres désolées et les dépressions venant principalement de l'ouest se succèdent en une sarabande infernale pendant toute l'année. Ce sont ainsi près de 300 jours par an de vent violent, dont 144 jours de tempête et 42 jours d'ouragan en moyenne. Les vents soufflent fréquemment à 150 km/h, avec des pointes à 200 km/h.



Photo 4 : station météo et son parc à instruments



Photo 5 : lâcher de ballon

La mission c'est aussi le partage des activités avec les autres missionnaires. Ainsi tour à tour je serai quatre jours avec le « disker » sur l'île Haute pour un comptage de mouflons, trois jours avec l'équipe des transmissions sur Ratmanov, quatre jours avec le géologue à Mortadelle pour l'observation du glacier, cinq jours avec l'ornithologue à Sourcil Noir (photo 6) pour approcher les colonies d'albatros et compter les chats sauvages, quatre jours avec les biologistes à Port Jeanne d'Arc, trois jours avec le botaniste sur l'île Guillou pour compter les fameux choux de Kerguelen. Plusieurs fois à la cabane Studer, une des plus proches de la base, pour pêcher les truites, cinq jours avec le géophysicien au point clioker à bord de la *Curieuse*, petit navire scientifique ratta-



Photo 6 : falaises vers Sourcil-Noir

ché à la base pour des mesures de batythermie. A chaque fois, ces excusions permettaient tout à la fois de découvrir un coin perdu de l'archipel mais aussi de partager une activité scientifique, des moments d'échanges et d'amitié créés par les difficultés rencontrées.

Les lles Kerguelen abondent en eaux douces : mares, lacs et rivières. Ces dernières constituent le principal obstacle lors des sorties terrain, les fréquentes crues augmentant les difficultés en particulier lors des randonnées effectuées pour rejoindre les cabanes où nous jetions l'ancre ; au cours de celles-ci nous traversions fréquemment des rivières. Lorsque le niveau de l'eau est supérieur à celui des bottes, plusieurs techniques de franchissement sont possibles : - se déchausser et traverser pieds nus : très douloureux pour les pieds en raison de la température de l'eau, - mettre un pantalon de ciré et une sangle autour des mollets pour que l'eau ne rentre pas : le sang ne circulant plus, il ne faut pas traîner et quand l'eau rentre par les poches du ciré, on a tout faux, - s'en fiche complètement, ce qui finit toujours par arriver, traverser la rivière et vider les bottes après : humide, mais efficace. Les lles Kerguelen possèdent des eaux d'une pureté exceptionnelle et leur abondance constitue un énorme avantage pour ce qui est de l'approvisionnement. Ainsi, quand vous avez soif, il vous suffit de patienter quelques centaines de mètres au maximum en marchant, et de boire. Lac ou rivière, peu importe, il n'y a aucun risque.

Toutes ces rencontres furent enrichissantes et j'en garde les photographies des instants partagés comme des trésors exclusifs. Comment ne pas garder cet instant où est apparu sous mes yeux le glacier *Ampère* après des efforts titanesques d'heures de marche épuisantes...Je suis là devant cette masse imposante, immaculée, blanche laissant échapper ses craquements sournois tel un animal à l'agonie. Des signes d'un changement climatique en marche! Et là tout à côté, cette caverne de glace, d'une transparence gothique si dense, là où je célèbre mon demi siècle en sortant de mon sac à dos une bouteille de champagne à l'étonnement général du groupe ébahi. Une photo éternisera cet instant.

Parmi toutes ces « manips » une autre marqua mon esprit, celle qui nous aura conduits à Port-Couvreux. Le trajet avec la Curieuse fut paisible, une fois n'est pas coutume, et le petit groupe est débarqué sur la plage rayonnante de soleil où manchots et éléphants de mer se prélassent laissant venir le temps des naissances. C'est là qu'apparaissent les vieux bâtiments d'une ferme où nous bivouaquerons, une bâtisse tout en bois d'un charme certain marquée par l'histoire. En effet poursuivant leurs rêves utopistes d'exploitation rentable des Iles Kerguelen, les frères Henri et René-Emile Bossière ne se sont pas contentés de créer la concession de chasse des mammifères marins de Port-Jeanne d'Arc. Ils ont également voulu développer l'élevage du mouton en s'appuyant sur l'exemple des Iles Falkland. Sous l'égide de la "Compagnie des Iles Kerguelen", un petit établissement d'élevage est installé en 1912 au lieu nommé Port-Couvreux, d'après le nom d'un des membres du conseil d'administration de la société. Quatre bergers sont laissés sur place, à la tête d'un petit cheptel composé de porcs et de moutons. Cependant, en 1914, la guerre impose le rapatriement des bergers. En 1927, un ancien mazoutier, le Lozère emmène trois ménages de Havrais à Port-Couvreux pour la reprise de l'activité. De nouveaux logements complètent ceux existants pour l'installation de ces bergers improvisés, d'anciens agents cyclistes gardiens de la paix. Parmi eux, Léon et Renée Ménager et leur fille Léonne, qui fut la plus jeune colon de l'époque. L'endroit est décidément bien mal choisi : le peu de prairies d'acaena se trouvant dans ce désert de pierres subit l'assaut des lapins qui ne laissent pas grand-chose à manger aux moutons. Les quelques porcs ont, quant à eux un goût infect dû à leur nourriture à base de farine. La vie est très rude et la situation entre les bergers se détériore. Il y a une mort inexpliquée, une femme s'enfuit avec un marin puis revient. Comble de malchance, le Lozère fait naufrage avec son chargement d'huile et de laine.

Les bergers se succèdent, maintenant amenés par l'Austral, vieux vapeur racheté par les frères Bossière. Les conditions de vie ne s'améliorent guère et le béribéri provoque plusieurs décès en 1930. Le 02 mars 1931, l'Austral, alors aux Kerguelen, embarque en catastrophe les bergers survivants de Port-Couvreux et tout est abandonné sur place. Le bateau est appelé d'urgence à l'Ile Saint-Paul où une terrible épidémie de béribéri fait de nombreux morts dans la conserverie de langoustes mise en place par les deux frères. Les frères Bossière ne se remettront pas de tous ces drames. Jugés et déchus en 1936, ruinés et déshonorés, ils mourront dans l'oubli, l'un et l'autre en 1941. A la même période, le 14 novembre 1940, après deux cent cinquante jours passés en mer et treize bateaux alliés coulés, le navire corsaire allemand Atlantis mouille prudemment à l'entrée du Bras de la Fonderie, près de Port-Couvreux. Il est grand temps de refaire provision d'eau douce et de réviser le bateau ; Les Iles Kerguelen doivent fournir un abri discret. Un petit détachement de huit hommes est envoyé à terre en reconnaissance, pour vérifier si les anglais n'ont pas établi une station de radio. En fait, ils ne trouveront que les bâtiments abandonnés de Port-Couvreux et quelques cadavres de porcs momifiés. Rassurés, les hommes préviennent l'Atlantis. Le commandant Rogge donne alors l'ordre d'aller mouiller le navire à l'abri dans le Bassin de la Gazelle. Mais en s'avançant dans le chenal, l'Atlantis s'empale littéralement sur une roche, d'où il se sort au bout de trois jours après qu'une tempête l'ait miraculeusement dégagé. L'équipage répare le navire avec des moyens de fortune, de l'intérieur mais également de l'extérieur grâce aux scaphandriers qui passent de nombreuses heures dans l'eau glacée. La veille de Noël, le matelot Hermann, qui peignait la cheminée du bateau, fait une chute de plusieurs mètres. Il mourra quatre jours après et sera enterré près du rivage. Aujourd'hui, le gouvernement allemand paye une subvention à la France pour l'entretien de cette tombe.

En deux jours, l'Atlantis fait provision, auprès d'une petite cascade, de mille tonnes de "l'eau la plus pure et la plus fraîche jamais bue". L'enseigne de vaisseau Mohr et une quarantaine de matelots sont envoyés à terre pour rapporter de la nourriture fraîche. Ils font la chasse aux lapins et récoltent des choux de Kerguelen. Des moules sont également ramassées sur les rochers du littoral. L'hydravion du navire effectue régulièrement des photographies aériennes du territoire et des reconnaissances en mer pour prévenir de l'arrivée éventuelle de bateaux ennemis. Le 10 janvier 1941, après 26 jours passés dans les lles Kerguelen, l'Atlantis repart en chasse, déguisé en bateau norvégien portant le nom de "Tamesis". Il sera finalement coulé le 21 novembre 1941 par le croiseur anglais "Devonshire".

tion résiderait dans la forte concentration en suies et composés azotés et soufrés des émissions produites par les bateaux. Ces particules réduiraient la taille des gouttes d'eau dans l'atmosphère, provoquant la formation d'un plus grand nombre de cristaux de glace, cristaux qui, par leurs frottements, génèrent des charges électriques.

D'après Sciences et Avenir -Novembre 2017 - N° 849

Observation de la relation entre les activités humaines et le changement climatique

Un rapport spécial « Explaining Extreme Events in 2016 from a Climate Perspective » vient d'être publié dans le supplément du Bulletin de l'American Meteorological Society (BAMS) pour expliquer les événements météorologiques extrêmes survenus en 2016 d'un point de vue climatique. Ce rapport tend à trouver que certains de ces événements, tels que le record mondial de chaleur, les vagues de chaleur observées en Asie ou les températures élevées de l'océan relevées au large des côtes de l'Alaska, dépasseraient les limites de la variabilité naturelle et n'auraient pas été possibles dans un climat préindustriel. Une preuve supplémentaire de l'impact croissant des activités humaines sur le changement climatique.

Supplement to the Bulletin of the American Meteorological Society Vol.99, No.1, 01/2018

Un curieux paysage aux couleurs sépia en Bretagne

Lundi 16 octobre 2017, la Bretagne a été plongée, dès le matin, dans une étonnante atmosphère crépusculaire : le ciel était chargé de nuages ocre. Des témoignages relatent une matinée chaude, dans un silence absolu, un après-midi comme nocturne avec des odeurs de brûlé, et une soirée au cours de laquelle le ciel s'est brutalement 17/10/2017 et un recueil de dégagé, le froid est tombé, les oiseaux se sont remis à chanter et les insectes à voler.

La responsable de cet épisode aux allures irréelles est la tempête Ophelia qui a entraîné, depuis le sud jusqu'à la Manche, un ensemble constitué de sable du Sahara et de fumées provenant des incendies qui faisaient rage au Portugal; ce phénomène s'est accompagné de températures anormalement élevées pour la saison (19°C à Brest dès 8h du matin).

D'après France-Actus du témoignages locaux

