

*Jules METZ*



Photo : © J.-L. Geoffroy

**Par J.-L. GEOFFROY & Jacques MERCIER**

1993



**Pendant des années, il fut le plus attendu de tous les animateurs radio de la RTBf : c'est lui qui nous donnait la météo dès le point du jour. Un peu plus tard, il était sans doute le plus attendu des présentateurs des météos de toutes les chaînes diffusées sur le territoire belge (et peut-être à l'étranger...)**

**La raison ? Sans doute une simplicité d'expression qui faisait que, pourtant parfaitement documenté, Monsieur Météo était compris de tous, même dans les phénomènes les plus compliqués du temps.**

**Et puis, il y avait toujours ces dictons, que bien des auditeurs et téléspectateurs collectionnaient au fil du *temps*, parce que Jules avait un art consommé de les glisser en fin de bulletin de manière à ce qu'ils restent gravés dans les mémoires.**



## ***Biographie***

Jules Metz est né à Neufchâteau (Ardenne belge) en 1925. Il fait ses études secondaires dans l'Athénée de cette ville. Au cours de la guerre, il se porte volontaire à la R.A.F. où il fera partie de l'équipage d'une vedette rapide de sauvetage « *air-mer* ». Il passe ensuite au service météorologique de la Force Aérienne. En 1948, il suit les cours de prévisionniste à la Régie des Voies Aériennes, et poursuit aussi des études d'aérologiste à Fort Sill, aux États-Unis.

Quatre ans plus tard, il est à Francfort pour recevoir des cours de météo au sein de l'U.S. Air Force. À plusieurs reprises, il sera désigné par le Q.G. Centre Europe pour assurer la protection météorologique des grands exercices de l'OTAN.

En 1962, il complète encore sa formation de météorologiste à l'Université Libre de Bruxelles, alors qu'il exerce depuis 1949 les fonctions de prévisionniste au 1er Wing de Chasse de Beauvechain !

Le 2 octobre 1967, un événement important survient : il devient, sur les antennes de la RTB « *Monsieur Météo* »...

C'est Gérard Valet, animant alors l'émission radio « *Vol 12 14* », qui propose à l'adjudant-chef Jules Metz de rendre plus vivante la présentation des bulletins du temps et, comme personne ne savait si l'idée était bonne, de prendre le pseudonyme de « *Monsieur Météo* ». C'était le 2 octobre 1967, et cela a duré seize ans ! Le passage à la télévision s'est effectué en 1983. Jules Metz regrette un peu alors la souplesse de la radio, obligé de subir les contraintes de réalisation, mais finalement s'impose avec un succès incroyable. C'est que

l'ensemble des téléspectateurs s'est identifié tout de suite à son bon sens «*ardennais*», à son langage clair, mais documenté, à la sympathie qui se dégage de son personnage resté naturel.

Quant à l'écriture, c'est dans les pages de la revue *Le Soir Illustré* qu'il tiendra une première rubrique sur le temps. Sur l'insistance de son rédacteur en chef, il accepte de publier, en 1976, un premier livre : *Les coulisses du temps*, chez Duculot, avec lequel il remporte le prix de la vulgarisation scientifique. Dix ans plus tard, il complète l'ouvrage par *Couleurs du ciel* (Rossel). La clarté du langage le dispute, une fois encore, comme dans ses rubriques, à l'intérêt de sa documentation.

L'une des obsessions de Monsieur Météo, c'est le soi-disant troublant mystère du triangle des Bermudes. Positiviste, il trouve que les explications irrationnelles, voire magiques et ésotériques, que l'on donne à ces disparitions d'avions ne sont pas de mise. Il va donc s'attaquer au sujet en scientifique. Il se rend sur les lieux, interroge des témoins, entreprend une étude fouillée qui aboutit dans un livre édité dans la collection *Les énigmes de l'Univers* chez Robert Laffont : *La vérité sur le triangle des Bermudes* (1988). On y apprend que dès 1492, Christophe Colomb notait dans son livre de bord des phénomènes insolites, alors qu'il s'approchait de la mer des Sargasses... Ce livre fut couronné du Prix Triangle, et fut traduit notamment en russe et en roumain.

En 1990, Monsieur Météo rejoint ses préoccupations journalières avec *Croyances, légendes et dictons de la pluie et du beau temps* (Robert Laffont). Il fait remonter la science de la météo à Aristote, mais son utilisation scientifique à 1854. En revanche, les dictons (rendus célèbres en conclusion de ses bulletins audiovisuels) seraient des règles empiriques transmises de père en fils. Jules Metz les

classe par catégories, par dates, par plantes, etc. et propose ainsi une encyclopédie savante et pittoresque. Son dernier ouvrage s'appelle *Le temps, stratège des batailles*. Car, dit-il, le temps est un élément essentiel dans une victoire ou une défaite militaire. Jules Metz commence avec Jules César et termine par les malouines. C'est un livre où se rejoignent évidemment les deux chemins de sa vie : l'armée et la météo !

Monsieur Météo propose aussi, avec Willy Vassaux, une version BD du *Triangle des Bermudes*. Une histoire qu'il raconte avec verve et sérieux dans les cercles, les salles de conférences et les salons des croisières de par le monde qu'il découvre, émerveillé, en compagnie de sa femme. Des voyages bien mérités si l'on sait qu'il s'est levé pendant vingt ans à quatre heures et demie du matin pour relever les cartes et les photos prises par les satellites, et les interpréter correctement par souci d'une bonne information du public !

Mais n'oublions pas sa participation aux émissions radiophoniques « *La semaine infernale* » et, tant en radio qu'en télévision, du « *Jeu des dictionnaires* ». Jules Metz y est lui-même, hors des rubriques qu'il animait en météo, et se révèle humainement chaleureux, convivial, plein d'esprit et d'humour. Il est depuis 1988 une pièce indispensable de cet échiquier où évoluent le fou Philippe Geluck, la tour Jean-Jacques Jaspers ou les reines Soda et Virginie Svennson... Tellement utile que les responsables de l'émission n'ont pas hésité à faire appel au ministre compétant pour obtenir les dérogations nécessaires et l'autorisation de sa présence dans le studio malgré la limite d'âge !

Jacques Mercier

Jules Metz s'éteint le 28 juin 1995.





## ***Bibliographie***

- ***Les coulisses du temps***, Duculot, Gembloux, 1976.
- ***Les couleurs du temps***, Rossel, Bruxelles, 1986.
- ***La vérité sur le Triangle des Bermudes***, Laffont (coll. *Les énigmes de l'Univers*), Paris, 1988.
- ***Croyances, légendes et dictons de la pluie et du beau temps***, Laffont, Paris, 1990.
- ***Le Triangle des Bermudes***, dessins de Willy Vassaux, Bande Dessinée, à paraître.
- ***Le prix de la liberté***, dessins de Willy Vassaux, BD, en cinq albums, dont.
- ***À l'assaut des démocraties***, Labor, Bruxelles, 1993 (Tome 1)
- ***Le temps, stratège des batailles***, Quorum, Gerpinnes, 1996.



## **Choix d'extraits**

### ***Le triangle des Bermudes***

*Définir le triangle des Bermudes n'est pas chose aisée !*

*En lisant les multiples ouvrages qui en ont fait l'épouvantail universellement connu, force est de constater qu'il y a pratiquement autant de « triangles » que de livres, chaque auteur se faisant fort d'avoir découvert son petit « triangle » bien à lui !*

*Les triangles sont donc nombreux, dispersés un peu partout dans le monde. D'un livre à l'autre ils sont équilatéraux, rectangles ou scalènes. Suivant les sources, ils sont baptisés : triangle des Bermudes, triangle du diable, triangle de la mort, triangle fatal, zone maudite, cimetière de l'Atlantique, limbes des disparus, mer de la confusion, port des navires perdus, gouffre des bateaux de l'oubli, etc.*

*Paradoxalement, le plus petit est le plus célèbre, sa base court de Miami en Floride, à Porto Rico de Cuba. Son sommet se situe à hauteur des Bermudes, d'où la célèbre appellation : « triangle des Bermudes ».*

*Le plus grand a la même base, mais son sommet se trouve en Irlande.*

*Il est intéressant de constater que la surface de ce grand triangle recouvre, à peu de chose près, la trajectoire suivie par les cyclones tropicaux qui, après avoir traversé l'Atlantique, viennent mourir sur le continent européen.*

*Cyclones, faut-il le rappeler, responsables de nombreux drames maritimes, tout particulièrement à l'époque de la navigation à voile.*

**(La vérité sur le triangle des Bermudes, p.26-27)**

## **Les avions civils**

*Comme on s'en doute, il n'y a pas que les avions militaires qui disparaissent sans laisser de trace dans le « triangle du diable ». Les avions civils disparus mystérieusement sont aussi légion.*

*Voici le récit des aventures de quelques-uns d'entre eux, choisies parmi les plus connues, que l'on retrouve dans la plupart des livres à sensation.*

### **Le Star Tiger**

*Le 30 janvier 1948, aux premières lueurs de l'aube, le Star Tiger, un Tudor IV de la British South American Airways, transmet, par radio, sa position au contrôle aérien des Bermudes. Il confirme, dans le même message, qu'il arrivera à destination à l'heure prévue par son plan de vol.*

*C'est le dernier message que cet avion de ligne émettra. On ne l'entendra et on ne le reverra jamais plus ! Dès que le contrôle aérien estime que l'avion est à court de carburant et qu'il a dû se poser en mer, les services de sauvetage air-mer sont immédiatement alertés. Dix navires et plus de trente avions scrutent méthodiquement, au lever du jour, la zone que le Tudor a en principe survolée.*

*Poursuivies pendant plusieurs jours consécutifs, les recherches ne donneront aucun résultat, on ne retrouvera ni corps ni débris ni tache d'huile !*

*La longue enquête menée par le ministère de l'Aviation civile ne permettra pas d'établir la cause exacte de la catastrophe.*

*« C'est sans doute, conclut le rapport, une cause extérieure qui a agi sur l'appareil et l'équipage et provoqué le drame. »*

*Ce genre de conclusion fait, évidemment, le bonheur des auteurs de livres à sensation qui n'hésitent pas à affirmer sans ambages que la Commission d'enquête du ministère de l'Aviation civile n'exclut*

*pas l'intervention d'objets volants non identifiés (OVNI) comme cause possible de la disparition du Star Tiger ! Commission d'enquête qui, d'après ces auteurs, n'aurait pas eu le courage d'exprimer ouvertement cette théorie.*

**(La vérité sur le triangle des Bermudes, p. 38)**

*Au cours de l'interminable Seconde Guerre mondiale, le besoin en pilotes d'avion fut tel que les écoles de pilotage (RAF, USAF, RCAF, Luftwaffe, entre autres) durent se résoudre à diminuer sensiblement la durée des cours tant en vol qu'au sol.*

*Les aviateurs formés pendant cette période – et c'est le cas des quatre pilotes des Avengers – sont donc loin d'avoir l'expérience et la maturité que permet d'acquérir un entraînement complet en temps de paix, au cours duquel les moniteurs disposant de tout le temps nécessaire s'efforcent de placer leurs élèves devant tous les problèmes et aussi toutes les difficultés qu'ils peuvent éventuellement rencontrer pendant leur carrière de pilote.*

*Le 5 décembre 1945, date de leur ultime épreuve, ils totalisent plus de 350 heures de vol. Depuis plusieurs mois ils se familiarisent avec le Gruman TBM Avenger sur lequel ils ont effectué entre 58 et 66 heures de prestations aériennes.*

*Ils ont, tous les quatre, obtenu leur grade d'officier en servant dans d'autres armes (le corps des marines et de la marine) et ont décidé de devenir pilotes dans l'aéronavale. Bien qu'élèves, ils ont conservé ce grade pendant leur passage à l'école de pilotage, où ils ont obtenu une qualification de « moyenne » à « au-dessus de la moyenne » au moment où ils terminent la première phase de leur formation, le pilotage, et sont mutés de l'École de pilotage avancé de l'aéronavale (Miami) à l'École des torpilleurs (Fort Lauderdale) dans les derniers jours de novembre, en même temps que le*

*lieutenant de vaisseau Charles Carroll Taylor (matricule 114 683), leur futur moniteur, seul pilote expérimenté de la patrouille 19.*

*Admis comme élève pilote, le 11 février 1941, Charles Taylor reçoit son brevet de pilote le 6 avril 1942, après avoir suivi un entraînement complet de temps de paix. Il est commissionné officier de réserve de la marine des États-Unis.*

*Le 5 décembre 1945, au moment où il décolle avec la formation des Gruman Avengers de la patrouille 19, il a à son actif 2.509 heures de vol, dont 616 heures sur le TBM Gruman Avenger. Sur ces 616 heures, 273 ont été accomplies à bord de porte-avions (notamment le Hancock). De plus, il a volé 61 heures en mission de guerre, aussi, pour les élèves de la patrouille 19, Taylor est un vétéran, une sorte de héros, qu'ils respectent, qu'ils admirent et en qui ils ont une confiance illimitée.*

*Son carnet de vol, cependant, révèle quelques faits troublants. Il mentionne en effet que le lieutenant Charles Taylor a dû poser son avion en mer (et en catastrophe !) et cela à plusieurs reprises.[...]*

*La troisième fois, alors qu'il effectue une mission contre les sous-marins japonais, il se perd. Lorsqu'il retrouve la bonne direction, il tombe à court d'essence et doit se poser sur la mer. Sans doute pris de panique, il omet de larguer à temps les charges de profondeur accrochées aux soutes du Gruman Avenger, comme le recommandent impérativement les instructions de vol en cas d'amerrissage d'urgence...*

**(La vérité sur le triangle des Bermudes, p. 58-60)**

## **LA DÉSORIENTATION GÉOGRAPHIQUE**

*C'est un peu après l'avant-dernier virage que Taylor a des doutes sur la route suivie par les avions de la patrouille 19, il est rapidement convaincu que ceux-ci ne sont plus sur le bon chemin.*

*C'est alors qu'il prend le commandement de la formation, pour tenter de remettre ses élèves dans la bonne direction. Malheureusement, il va être victime d'une double désorientation. La première est une désorientation géographique. Fortement gêné par la turbulence de plus en plus forte, les nuages menaçants et abondants, les précipitations qui diminuent dangereusement la visibilité, Taylor va à travers tout ce mauvais temps apercevoir furtivement une terre qu'il croit reconnaître et que, plus tard, il sera fermement convaincu d'avoir reconnue. Il est, en effet, persuadé qu'il survole les Keys of Florida, région qu'il connaît particulièrement bien, pour l'avoir observée pendant plus d'un an alors qu'il était affecté à la surveillance des côtes sud des États-Unis. En réalité, ce qu'il a aperçu, c'est la côte ouest de l'île d'Andros, dont les hauts-fonds ressemblent étrangement à ceux des Keys of Florida ! Le vent en soufflant du nord-ouest (320°) a considérablement dévié la formation vers l'est et l'a rabattue vers l'île d'Andros.*

*Les malheureux pilotes avaient calculé leur navigation, et les directions à suivre, en tenant compte d'un vent soufflant du sud-ouest (241°) qui dans la dernière partie du problème aurait donc dû souffler de face avec une vitesse de 35 noeuds. Taylor refuse obstinément de mettre le cap à l'ouest ce qui, bien entendu, est la seule direction à prendre pour retrouver le continent, parce qu'il est persuadé qu'en agissant ainsi il fonce avec sa formation vers l'immense golfe du Mexique où il y a peu de chance qu'on le retrouve. Aussi en prenant le cap nord-est (45°) comme il le fait, il est convaincu qu'il va, en toute logique, retrouver la Floride.*

*Les petits incidents, les petites erreurs s'accumulent, conduisant irrévocablement la patrouille 19 à la catastrophe.*

*C'est à cause de la désorientation géographique que Taylor va être victime d'une autre désorientation, psychologique celle-là, et bien connue des aviateurs ; rares, en effet, sont ceux qui ne l'ont pas subie plusieurs fois au cours de leur carrière.*

*Il tombe sous le sens que le lieutenant Taylor est désespéré, étonné par les informations fournies par les boussoles de son tableau de bord ! Celles-ci, en effet, ne correspondent pas avec la position que, à son avis, l' avion occupe dans l'espace. Parce qu'il est beaucoup plus à l'est, il est évident que ses instruments de navigation, qui fonctionnent parfaitement, ne peuvent lui indiquer qu'il est au sud de la Floride, comme il le croit avec une conviction de plus en plus grande ! Au lieu de s'interroger, d'essayer de comprendre cette anomalie, et surtout de croire et d'accepter aveuglément les informations qu'il lit sur les cadrans de son tableau de bord, comme il devrait le faire, comme il sait pertinemment qu'il doit le faire, quelles que soient ses impressions, comme on le lui répète chaque fois qu'il s'entraîne au vol aux instruments ! Le lieutenant Taylor conclut trop rapidement, hélas ! que ses boussoles sont dérégées, hors d'usage.*

*(La vérité sur le triangle des Bermudes, p. 104-106)*

## **CONCLUSION**

*C'est la tragique disparition de la patrouille 19 qui a permis, par son ampleur, d'imaginer et d'écrire la légende du triangle des Bermudes. Les progrès réalisés en matière de navigation aérienne, et aussi en météorologie, permettent d'affirmer que de nos jours pareille catastrophe est impossible.*

*Depuis 1960, les satellites ont éclairé les météorologistes qui, grâce à eux, peuvent enfin maîtriser les perturbations atmosphériques sur les océans avec la même précision que sur les continents.*

*Disposant d'ordinateurs de plus en plus puissants, ils sont actuellement à même de prévoir l'évolution et le déplacement des cyclones avec un préavis de cinq jours qui, dans un avenir très proche, sera porté à sept jours.*



*Pour l'an 2000, grâce aux navettes spatiales, l'échéance de quinze jours sera sans doute atteinte.*

*Le cyclone tropical n'est donc plus, grâce à ces prévisions, « la terreur des navigateurs aériens ou marins », Ceux-ci peuvent, en effet, les éviter facilement soit en changeant de cap ou en les survolant.*

*Le mystère du triangle des Bermudes est donc peu crédible. On imagine mal que le gouvernement des États-Unis d'Amérique ait pris le risque d'installer son centre spatial à cap Kennedy, à proximité d'une zone fertile en phénomènes incontrôlés ou incontrôlables.*

*Il faut ajouter que, chaque année, cent cinquante mille navires traversent sans problème le triangle des Bermudes ainsi que des milliers d'avions, dont les commandants de bord se sentent bien plus à l'aise dans cette région qu'au-dessus des États-Unis par exemple, où les couloirs aériens sont saturés d'avions.*

*L'être humain éprouve cependant un besoin de merveilleux qui l'incite à rapprocher les mystères : les objets volants non identifiés (OVNI) étant un mystère et le triangle des Bermudes un autre mystère, on les a en toute logique associés !*

*La science permet aux hommes de réfléchir et propose en lieu et place du « faux merveilleux », qu'ils découvrent dans les livres de la légende du « triangle », un merveilleux raisonnable qu'ils trouveront dans la nature, comme le soleil qui chaque jour se lève, par exemple*

**(La vérité sur le triangle des Bermudes, p. 187-188)**

## LES MOLLUSQUES

Limaçon aventureux,  
Le temps sera pluvieux !

*Pendant très longtemps, les météorologistes ont utilisé des organismes vivants pour mesurer le degré d'humidité de l'air.*

*En 1783, de Saussure, physicien suisse, utilisa une mèche de cheveux, ceux-ci étant particulièrement sensibles à la teneur de l'air en eau.*

*Pour effectuer la même mesure, l'astronome anglais Hooke utilisa une corde à boyau.*

*Plus sensibles à l'humidité que d'autres animaux, il n'est pas impossible que les mollusques soient une sorte d'hygromètre naturel. La peau de ces animaux se déshydrate rapidement, ce qui les oblige, par temps ensoleillé, à rechercher des endroits frais. Par contre, l'humidité augmentant progressivement à l'approche d'une zone de pluie leur permet de sortir sans courir de risques.*

*Dans certaines régions on prétend que le mauvais temps menace lorsque les escargots et les limaces transportent de la terre sur leur dos ; quand c'est de l'herbe, le beau temps n'est pas loin.*

*Les vers de terre semblent aussi être d'excellents hygromètres naturels lorsqu'on les rencontre à terrain découvert, la pluie est très proche :*

Lorsque le ver de terre perce le chemin,  
La pluie n'est pas loin !

*Le ver luisant jouit, lui aussi, d'une fameuse réputation de météorologiste, mais il faut bien admettre que ses pouvoirs ont été nettement exagérés. C'est surtout l'orage sa spécialité ! On prétend, en effet, que le lampyre (nom scientifique du ver luisant) brille alors*

*nettement plus fort que d'habitude. C'est tout à fait normal, puisque les nuages d'orage très épais diminuent fortement la luminosité, ce qui automatiquement permet de mieux distinguer la lueur du ver luisant.*

**(Croyances, légendes et dictons de la pluie  
et du beau temps, p. 17-18)**

*Les variations mises en évidence jusqu'à présent sont soit trop faibles, soit trop contradictoires pour que l'on puisse affirmer que la lune a une influence appréciable sur la circulation générale et, partant, qu'elle exerce une action sur le temps.*

*Toutefois, cela ne suffit pas pour convaincre les gens, parfois très instruits, qu'il n'y a aucune influence de la lune sur la pluie et le beau temps! Que ceux qui ne sont pas convaincus fassent simplement et honnêtement un trait sur leur calendrier chaque fois que la coïncidence ne se produit pas. Il ne faudra pas longtemps pour qu'ils changent d'avis.*

Lune rousse  
Vide bourse!

Les gelées de la lune rousse  
De la plante brûlent la pousse!

Tant que dure la rousse lune,  
Les fruits sont sujets à fortune!

*La lune qui commence en avril et devient pleine, soit à la fin du mois, soit au commencement de mai, est appelée « lune rousse ». Celle-ci est accusée (à tort) d'exercer une influence néfaste sur la végétation et tout particulièrement de roussir ou de geler les bourgeons et les jeunes pousses.*

*La météorologie populaire prétend aussi que le ciel couvert arrête les rayons de l'astre et les empêche ainsi d'arriver jusqu'aux plantes.*

*Les physiciens ont depuis belle lurette relégué cette idée parmi les préjugés populaires ! Malgré cela, les campagnards gardent la conviction de l'exactitude d'une observation traditionnelle remontant à la plus haute Antiquité. Pour eux, notre satellite est doué pendant cette lunaison, d'un pouvoir frigorigifique suffisant pour roussir les bourgeons et les jeunes plantes.*

*En fait, c'est le ciel dégagé, et pas la lune, qui est responsable de tout le mal. Lorsqu'il n'y a pas de nuages pendant les nuits d'avril et mai, la température au niveau du gazon, parce que le rayonnement est important, peut descendre en dessous de 0 degré, la température de l'air restant nettement supérieure à cette valeur. Il est donc vrai, comme la tradition l'affirme, que les plantes sont parfois gelées, mais ce n'est pas la lune qui est responsable, les mêmes méfaits apparaissent également lorsque le ciel est serein et que la lune est couchée ou qu'elle n'est pas encore levée.*

*Si la nébulosité est abondante, les nuages empêchent le refroidissement et maintiennent la chaleur rayonnée par la terre à proximité du sol.*

L'hiver n'est terminé,  
Que quand la lune rousse a décliné !

Quand la lune rousse est passée,  
On ne craint pas la gelée !

La récolte n'est assurée,  
Que si la lune rousse est passée !

***(Croyances, légendes et dictons de la pluie  
et du beau temps, p. 54-55)***

## **LE VENT D'EST**

Sur neuf, une fois eau par vent d'est,  
Mais une sur trois par sud-ouest !

*Les vents généraux du secteur est sont le plus souvent associés aux masses d'air polaire continental froid, dont les caractéristiques ont été atténuées par un long passage sur les plaines de la Russie centrale.*

*Elles nous influencent le plus souvent lorsqu'une zone de haute pression s'établit sur l'Europe. Il en découle un temps beau et sec, froid en hiver, relativement chaud en été et frais pendant les autres saisons.*

*Ces vents, rarement associés à la pluie, mais souvent à la gelée, sont assez modérés à assez forts.*

*Il existe peu de dictons les concernant :*

S'il gèle par vent d'est, il gèlera longtemps !

Gelée qui commence par vent d'est dure longtemps !

Vent Lorraine,  
Vent vilaine !

*Particulier à la Côte d'Azur, à la Provence et au Roussillon, le « levant » est le plus connu des vents régionaux du secteur est. Modéré à fort, souvent assez doux et très humide, c'est lui qui amène la plus grande partie des pluies dans ces régions. Les vents d'est, affirment les chasseurs, sont des vents « ressuyants », parce qu'ils effacent les traces du gibier sur le sol :*

Le levant n'est pas chasseur !

Par vent d'est,  
Chien au chenil reste !

*(Croyances, légendes et dictons de la pluie  
et du beau temps, p. 94-95)*

### ***Conséquences météorologiques de la turbulence.***

*L'air est constitué de petites sphères élastiques, les molécules, celles-ci étant en état d'agitation incessante, transportent d'une couche gazeuse à l'autre, leurs quantités de mouvement et leurs énergies. C'est la raison pour laquelle les gaz sont visqueux et conduisent la chaleur. L'agitation moléculaire explique aussi la diffusion des gaz, c'est-à-dire la propriété qu'ont deux gaz de nature différente, mis en présence, de se mélanger très rapidement l'un à l'autre, jusqu'à constituer une phase homogène. Dans une masse d'air agitée par la turbulence, ce sont des particules infiniment plus grandes que les molécules qui, se déplaçant en tous sens, d'une manière désordonnée, transportent rapidement dans toute la masse d'air leur quantité de mouvement, leur chaleur, leur humidité, leur quantité de poussière, etc. Il en résulte que l'air turbulent acquiert une viscosité, une conductibilité et un pouvoir diffusant énormément plus grands (plusieurs centaines de mille fois) que l'air calme.*

*Il est donc de première nécessité, pour la Météorologie et l'Aérodynamique de tenir compte de cette modification profonde des propriétés physiques de l'air lorsqu'il est animé de mouvements turbulents.*

***Vents locaux et régionaux. Brise de mer et de terre.***

*Pendant la journée, sous l'action de la chaleur solaire, la surface de la mer et celle de la terre s'échauffent. La mer douée d'une grande « inertie calorifique » s'échauffe moins vite que le littoral et se trouve par conséquent plus froide. Il en résulte que pendant la journée, la terre est plus chaude que la mer, par contre celle-ci sera plus chaude que le sol adjacent pendant la nuit. Durant la journée, le sol relativement chaud donne naissance à des mouvements de convection thermiques dans les couches inférieures (l'air chaud et partant plus léger s'élève), les mouvements ascendants sont compensés par des mouvements horizontaux dirigés de la mer vers la terre : c'est la brise de mer. Durant la nuit le phénomène inverse se produit, la mer étant plus chaude que la terre, le mouvement horizontal se dirige du littoral vers la mer : c'est la brise de terre.*

*La brise de mer et la brise de terre s'observent entre le sol et plus ou moins deux cents mètres, à l'intérieur d'une bande dépassant rarement quinze kilomètres de part et d'autre de la côte. La vitesse du vent au sol ne dépasse jamais quinze à vingt kilomètres/heure.*

*Bien entendu le phénomène sera moins marqué la nuit que pendant la journée, le refroidissement se propageant beaucoup moins vite que le réchauffement.*

***(Les couleurs du temps, p. 35)***

**LES ORAGES**

*L'orage est caractérisé par une ou plusieurs décharges d'électricité atmosphérique, se manifestant par une lueur brève appelée*

éclair et par un bruit sec ou un roulement. Ce phénomène est essentiellement produit par le cumulonimbus et est plus souvent accompagné de précipitations sous forme d'averses. Les courants ascendants et descendants importants, la visibilité médiocre, le plafond bas lié aux averses, le givrage et la turbulence qui se rencontrent dans les nuages d'orages présentent un grave danger pour les avions en vol et à l'atterrissage. Toutefois les phénomènes électriques qui l'accompagnent, ne présentent pas un danger grave pour les aéronefs auxquels ils peuvent cependant provoquer des dégâts de structure. Mises à part les décharges électriques, un orage n'est rien d'autre qu'une averse violente, ils sont assez fréquents, au cours d'une année, les météorologistes en observent près de vingt millions sur la totalité du globe, ce qui représente une moyenne de cinquante mille orages par jour. Si l'on tient compte de la durée moyenne du phénomène, qui est de quelques heures, on peut conclure que deux mille orages sévissent sur la Terre à chaque instant. Leur fréquence augmente généralement des Pôles vers l'Équateur. S'il n'y a pratiquement pas d'orages dans les régions polaires et dans les ceintures anticycloniques subtropicales, on observe environ un jour d'orage par an aux latitudes comprises entre 70 et 80 degrés. Dans nos régions, le nombre moyen de jours d'orage est de quatre à sept au printemps, neuf à quatorze en été, deux à cinq en automne et de zéro à un en hiver. Sur une année entière on dénombre dix-huit jours d'orage à la côte et vingt-cinq en haute Belgique.

### **Formation des orages.**

Plusieurs conditions sont requises pour que l'orage se forme, il est ainsi absolument nécessaire que l'instabilité de la masse d'air soit conditionnelle, que l'humidité relative soit suffisamment élevée,



*de plus le déclenchement de l'instabilité doit être provoqué par une cause extérieure. Avant que l'air ne devienne instable il doit en effet, être soulevé soit par le relief, soit par une surface frontale (perturbation) jusqu'à un niveau où les particules d'air ascendant deviennent plus chaudes que l'air environnant. Dès que cette condition est réalisée, les particules relativement plus chaudes continuent d'elles-mêmes leur mouvement ascendant, jusqu'au moment où leur température devient égale à celle de l'air qui les environne. La convection thermique, due au réchauffement diurne du sol, joue aussi un très grand rôle dans le déclenchement de l'instabilité parce qu'elle crée une instabilité absolue dans les couches inférieures de l'atmosphère. La convection se manifeste également lorsque de l'air froid se déplace sur une surface plus chaude. Autre facteur très important, l'humidité de la masse d'air, c'est elle en effet, qui influence l'altitude du niveau de condensation et partant, l'altitude à partir de laquelle les particules d'air s'élèvent d'elles-mêmes. Toute autre condition restant égale, les orages seront plus fréquents (aussi bien dans l'espace que dans le temps) et plus violents dans une masse d'air humide que dans une masse d'air sec.*

**(Les couleurs du temps, p. 73-74)**



## ***En guise de « conclusion »***

« Depuis qu'il a pris sa retraite, le temps est tout détraqué ! »

Une boutade qui en dit peut-être plus long qu'il n'y paraît. Pour sûr, Jules Metz ne *faisait* pas la pluie et le beau temps, mais c'est presque tout comme. Il était le soleil matinal même des matins grisâtres.

Mais nous restent ses livres, et sa participation aux émissions délirantes de Jacques Mercier tant en radio qu'en télévision, le *Jeu des dictionnaires* et cette irremplaçable *Semaine infernale*.

Jules Metz est un vrai scientifique, et, partant, en raison de son rôle en radio, un vrai vulgarisateur au sens noble du terme. Qu'il se soit agi des études purement météorologiques ou du triangle des Bermudes, le travail d'écriture qui nous est proposé n'est pas le fruit de pures supputations, mais bien d'investigations, de longues recherches, aux quatre coins du monde. Et si on savait déjà, du temps de Monsieur Météo (un nom qui ne le quittera jamais), qu'il avait de l'humour, on s'est rendu compte de l'étendue de ses possibilités avec les émissions destinées à vraiment faire rire.

Que ce soit en météo, en émission cocasse ou en écriture, Jules garde en tout la même simplicité, le même goût de l'exactitude, de la précision, de la vérité. Il démonte avec gentillesse, mais fermeté, toutes les balivernes qui ne servent à rien ni à personne. Mais il sait exprimer la fraîcheur des proverbes et dictons d'autrefois – ceux qui ont une base d'authenticité, de longue observation – et s'y entend pour expliquer de manière limpide ce que le commun des mortels croit au départ ne pouvoir saisir.

Heureux ceux qui ont déjà eu l'occasion, et ceux qui auront l'occasion d'écouter une conférence de Jules Metz : la richesse du savoir, le plaisir de l'esprit, la chaleur humaine de l'homme leur restera comme un cadeau.

Laissons René Dejaiffe, Président de l'Association Internationale de Planétologie en octobre 1986 terminer ce fascicule :

*Jules Metz – Monsieur Météo – a eu le mérite d'aborder un grand nombre de sujets reliés plus ou moins directement aux prévisions et aux observations météorologiques. Il en a profité en même temps pour répondre à bon nombre de questions qui lui sont régulièrement posées.*

*Il communique ses réponses dans un langage direct et précis qui surprendra peut-être plusieurs de ses auditeurs. On se rappellera alors qu'elles proviennent d'un météorologiste de terrain qui a exercé quotidiennement la pratique de son art et la connaissance de sa science pendant près de quarante années et qui a rendu accessibles toutes sortes de communiqués météorologiques au plus grand nombre d'auditeurs et de téléspectateurs de la RTBf depuis près de vingt ans. Avec les approximations et les limites que nécessite et engendre automatiquement pareille diffusion auprès de très larges audiences.*

*C'est le fruit mûr de cette double expérience unique que le lecteur recueille dans ce livre (1). Que celui qui y établirait un premier contact se rassure : les météorologistes sont des gens sérieux et plus fiables que certaines de leurs prévisions. Il arrive qu'ils aient raison trop vite... quand ce n'est pas trop tard. Ou que le temps ait tort, tout simplement !*

---

1. **Les couleurs du temps.** Ces propos sont extraits de la préface du livre.