

Chapitre 1

HISTOIRES DE MAUVAIS TEMPS

HISTOIRE DES CYCLONES

Pour nommer les tempêtes dévastatrices du golfe du Bengale, le météorologue britannique Henri Piddington, ancien capitaine des mers d'Orient et président du tribunal maritime de Calcutta, proposa le mot « cyclone » lors d'une conférence à la Société asiatique du Bengale en 1840, et le reprit dans son livre *Horn-Book for the Law of the Storms for the Indian and China Seas* publié en 1844. Il avait plus particulièrement basé son étude sur l'événement de décembre 1789 qui avait dévasté la ville indienne de Coringa et causé la mort de plus de vingt mille personnes.

Le terme venait du grec « κυκλον » qui signifie « se déplaçant en cercle, tournant autour », afin de rendre compte de l'enroulement observé des vents autour du centre de la perturbation. Le mot « cyclone » passa rapidement dans le langage des marins, et il fut reconnu en 1875 par la communauté météorologique internationale comme appellation officielle de ces phénomènes des mers chaudes. Les termes « typhon » (du chinois « *taï fong* », grand vent) ou « ouragan » (du caraïbe « *hurakan* ») en sont des synonymes régionaux sur les océans Pacifique et Atlantique. Quelques faits historiques retracent les dangereuses relations entre les hommes et ces puissantes perturbations tropicales.

LE « VENT DIVIN »

Après avoir conquis la Chine du Nord vers 1230, les Mongols furent arrêtés dans leur progression vers le sud par la résistance de la dynastie Sung qui régnait sur la Chine méridionale. Ils portèrent alors l'offensive vers l'est, vers

le royaume de Corée qui finit par leur céder au bout d'une dizaine d'années de résistance. Les vainqueurs ne déposèrent pas le roi Kojong, mais en firent un vassal dont ils s'assurèrent la soumission en amenant son fils Chung-ryol comme otage à la cour mongole de Chine.

En 1269, Kublai Khan, petit-fils de Gengis Khan, accéda au trône de la Horde d'Or et devint empereur de Chine (titre un peu usurpé puisque la partie méridionale du pays lui résista jusqu'en 1279). Suivant la tradition selon laquelle les États voisins devaient allégeance à l'Empire du Milieu, probablement influencé aussi par des courtisans coréens selon lesquels le Japon pouvait être aisément vaincu, peut-être également pour briser les liens commerciaux entre ce pays et la Chine des Sung, Kublai Khan envoya entre 1265 et 1270 plusieurs émissaires vers l'archipel nippon, porteurs de messages plus ou moins comminatoires et au ton plutôt insultant, offrant sa protection en échange d'une soumission totale. Les envoyés du Khan furent arrêtés dès leur arrivée sur l'île de Kyushu, mais le message fut transmis à Kyoto, siège de la cour impériale japonaise qui formula une réponse conciliante, cherchant à calmer les ardeurs guerrières du Khan. Mais à cette époque au Japon, le vrai pouvoir était aux mains du régent militaire, le Shogun Hojo Tokimune. Ce dernier fit intercepter le message impérial et, de façon plutôt brutale, renvoya les émissaires vers le continent. Alerté par la menace à peine voilée du Khan, le Shogun entreprit aussitôt un important programme de défense, et aucun des envoyés suivants ne fut autorisé à pénétrer au Japon.

Lorsque le fantoche coréen Kojong mourut en 1274, son fils Chung-ryol, élevé à la cour mongole et mariée à une des filles du Khan, revint en Corée pour lui succéder, accompagné d'une puissante troupe qui mit rapidement le pays en coupe réglée. Kublai Khan décida alors que le temps était venu d'en finir avec l'arrogance nippone. La péninsule coréenne, dont l'extrémité sud n'est qu'à 150 km environ de l'île japonaise de Kyushu, offrait un tremplin naturel pour lancer une invasion. Mais les Mongols, issus de la steppe et cavaliers émérites, n'étaient pas un peuple marin. Aussi, le Khan ordonna à Chung-ryol de bâtir à Masan, au sud de la péninsule coréenne, une flotte d'un millier de navires à bord desquels prirent place trente mille soldats mongols, coréens et chinois, et cinq mille marins. Rapidement l'île de Tsushima au milieu du détroit de Corée, puis l'île d'Iki près de la côte japonaise, tombèrent aux mains des envahisseurs (*Figure 1.1*). Le 20 novembre 1274, cette flotte impressionnante pénétrait dans la baie d'Hakata, débarquant les troupes à Imazu pour conquérir la citadelle d'Hakata (l'actuelle Fukuoka).

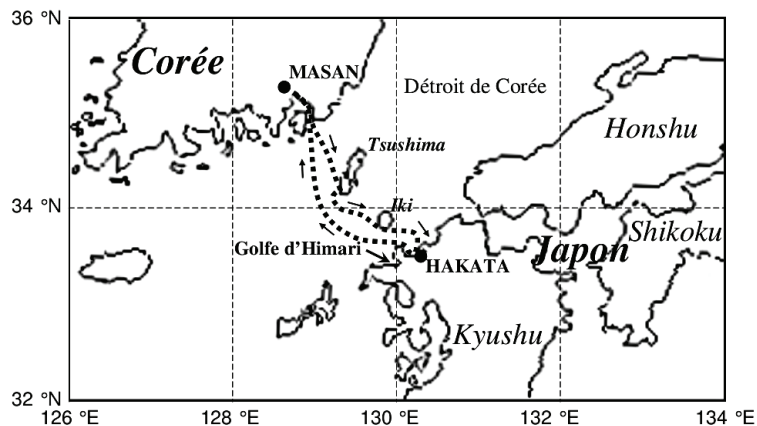


Figure 1.1 : Route suivie par la flotte de Kublai Khan, en novembre 1274.

Les combats furent d'une terrible férocité. Les Mongols et leurs alliés avaient l'avantage technique grâce à des arcs puissants, et surtout aux boulets explosifs et aux fusées dont ce fut l'une des toutes premières utilisations guerrières. Les samouraïs japonais, préparés à l'invasion par la détermination du Shogun et experts dans le maniement du sabre, dominaient largement dans les combats rapprochés. À la nuit tombée, malgré de lourdes pertes, les envahisseurs avaient poussé les Japonais vers les retranchements de la citadelle d'Hakata. Alors qu'ils paraissaient avoir pris un avantage déterminant, les troupes d'invasion quittèrent la terre ferme pour regagner leurs navires. Deux explications sont possibles à ce revirement d'attitude. D'abord les Mongols redoutaient certainement les assauts nocturnes des samouraïs, ne pouvant utiliser l'artillerie contre eux dans l'obscurité. Ensuite, les marins coréens et chinois avaient certainement pris conscience d'une menace bien pire encore : l'arrivée imminente d'un typhon...

Bientôt aux prises avec la fureur des vents et le fracas des flots, quelques vaisseaux parvinrent à quitter la baie d'Hakata où se déchaînait la tempête pour gagner la haute mer, un peu plus sûre. Dans la baie, plusieurs centaines de navires furent pris au piège des éléments déchaînés, drossés par les courants vers les récifs, déchiquetés par les rafales, engloutis par des vagues monstrueuses. Au matin, lorsque la terrible perturbation s'éloigna enfin, près de quinze mille membres de l'expédition avaient disparu. Les survivants qui avaient fui au large furent poursuivis et attaqués par les navires de guerre japonais, plus petits mais intacts. Ceux qui réussirent à

atteindre la Corée y débarquèrent piteusement, rapportant à Kublai Khan le récit d'une tempête dévastatrice à laquelle nul ne pouvait résister. Au Japon, deux groupes revendiquèrent la gloire du rejet de cette attaque. Le Shogun et les samouraïs consolidèrent leur mainmise sur le gouvernement de l'archipel, le figeant pour des siècles dans un ordre féodal extrêmement rigide. Mais les prêtres du Shinto qui avaient prié pour la victoire estimaient que la venue soudaine du typhon salvateur était la réponse que les dieux leur avaient envoyée. À cet événement miraculeux, ils donnèrent le nom de « Vent Divin », « Kamikaze » en japonais...

Mais l'histoire ne s'arrêta pas là. En 1279, après avoir enfin vaincu la résistance des Sung et étendu son empire sur toute la Chine, Kublai Khan tourna à nouveau ses ambitions de conquête vers le Japon. Aucun des émissaires qu'il envoya, porteurs de messages de plus en plus menaçants, ne put cependant remplir sa mission, car ils furent tous capturés puis décapités sur ordre du gouvernement militaire japonais. Ce dernier ne restait pas inactif face à la menace, construisant des murs de défense et établissant des garnisons de samouraïs le long de la côte nord-ouest de l'île de Kyushu, exposée au risque d'une nouvelle invasion mongole. De son côté, Kublai Khan se préparait à l'action avec la mise en chantier de nouvelles flottes, sous la supervision du « Bureau pour la punition du Japon ».

Deux flottes partant de Corée et de Chine du Sud auraient dû converger en juin 1281 au large de la côte nord-ouest du Japon. Mais la seconde ayant pris du retard, seule la première, forte de 900 navires et de 40 000 soldats mongols, coréens et chinois du Nord, passa à l'attaque. Les Japonais, bien préparés à cette invasion, défendirent leur territoire de façon acharnée, et seule une étroite bande côtière entre les golfes d'Hakata et d'Himari (à une cinquantaine de km au sud-ouest) fut réellement occupée. À la mi-juillet 1281, la flotte de Chine du Sud, formée de 1 500 navires emmenant 100 000 soldats, arriva en renfort. Et le 15 août 1281 eut lieu l'attaque coordonnée des deux flottes sur l'île de Takashima à l'entrée du golfe d'Himari.

À nouveau, le « Vent Divin » se leva et un typhon sauva le Japon de l'invasion. Aux prises avec la mer déchaînée et les vents hurlants, les navires des envahisseurs furent dispersés et brisés au cours de la nuit, et plus de la moitié des hommes trouvèrent la mort dans cette épouvantable tempête. On ne peut bien évidemment pas exclure que les commandants mongols de la force d'invasion aient exagéré le rôle destructeur du typhon pour atténuer quelque peu la colère de Kublai Khan. Mais les fouilles archéologiques à proximité

de l'île de Takashima ont effectivement révélé que de très nombreux navires chinois, coréens et mongols ont été détruits à cet endroit et à cette époque par une violente tempête.

Malgré ce nouvel échec, Kublai Khan n'abandonna pas ses projets guerriers envers le Japon. Il obligea la Corée à construire une nouvelle flotte, mais une rébellion du peuple coréen bouscula ses plans qui furent abandonnés à sa mort en 1294. Les rudes conquérants mongols, qui soumièrent en quelques décennies la moitié du monde connu à l'époque, furent finalement arrêtés par un bras de mer et par la force, plus dévastatrice que la leur, de deux cyclones tropicaux. Du côté japonais, il semble évident que la très rigide et très efficace organisation militaire mise en place par le Shogun a, au moins autant que les typhons miraculeux, épargné à l'archipel nippon le passage sous le joug mongol. La fin de cette histoire aurait probablement été différente si l'action s'était déroulée quelques dizaines d'années auparavant, lorsque le Japon était constitué d'une multitude de petites principautés en guerre permanente les unes contre les autres. Le « Vent Divin » n'aurait alors peut-être pas été suffisant pour repousser la fureur des hordes mongoles et de leurs alliés...

LES VOYAGES DE CHRISTOPHE COLOMB

À la fin du XIII^e siècle, les récits de Marco Polo rapportés de la cour mongole évoquèrent indirectement les typhons qui eurent raison des flottes transportant les armées qui devaient envahir le Japon. Mais ce n'est que deux cents ans plus tard que les occidentaux prirent réellement contact avec les cyclones tropicaux.

Christophe Colomb avait eu toutes les difficultés à convaincre de la faisabilité et à trouver les soutiens nécessaires à la réalisation de son projet fou : rejoindre les rivages de Chine par une navigation vers l'ouest. Génois d'origine mais établi à Lisbonne depuis 1477, marié à la fille du gouverneur de l'île Porto Santo de l'archipel de Madère, Colomb chercha tout d'abord en 1484 l'appui du roi Jean II du Portugal. Mais le « Conseil des affaires géographiques » jugea que la route de l'ouest était trop hasardeuse, la distance à parcourir étant probablement sous-estimée de beaucoup compte tenu des connaissances géographiques de l'époque, et qu'il valait mieux concentrer les efforts sur la voie de l'est. Cette option aboutit d'ailleurs en 1488 avec le contournement de l'Afrique par le sud par Bartolomeo Diaz. Après des

tentatives infructueuses auprès des cours française et anglaise, Colomb partit s'établir en Espagne en 1485.

Certes en retard par rapport aux ambitieux programmes d'exploration portugais, la nation ibérique n'en visait pas moins un large développement de ses activités maritimes. Mais pour les années présentes, les priorités de leurs majestés très catholiques Isabelle de Castille et Ferdinand d'Aragon étaient plutôt axées vers la reconquête du territoire national, qui s'acheva le 2 janvier 1492 avec la prise de Grenade et l'expulsion définitive des Maures d'Espagne. Ainsi les projets présentés en 1487 et 1491 furent rejetés non seulement à cause des incertitudes techniques concernant la navigation, mais aussi en raison des prétentions jugées excessives de Colomb (un dixième des richesses découvertes, un rang d'amiral de la flotte, un titre de vice-roi et de gouverneur des nouvelles terres). Ce fut finalement l'intercession du conseiller royal Luis de Santangel qui permit d'emporter l'accord des souverains espagnols et, le 3 août 1492, la Pinta, la Niña et la Santa-Maria appareillaient vers des horizons inconnus avec à leurs bords une quarantaine de marins aguerris et quelques représentants de l'autorité royale. Neuf semaines plus tard, le 12 octobre 1492, Christophe Colomb mettait le pied sur un rivage encore jamais foulé par l'homme blanc.

On ne détaillera pas ici les découvertes de Christophe Colomb, les visions enchanteresses des îles Caraïbes, les contacts — au début plutôt amicaux — avec les indigènes improprement appelés Indiens, le difficile établissement des premières colonies, la recherche frénétique de l'or, les relations conflictuelles entre Colomb, les autorités coloniales et la couronne espagnole, et son refus de réaliser qu'il s'agissait là d'un nouveau monde et non des rivages d'Extrême-Orient. Nous nous contenterons d'évoquer le rôle du contexte météorologique de ces premiers voyages transatlantiques. La navigation en haute mer dans des régions inconnues était au XV^e siècle une entreprise à risque. Les caravelles représentaient certes une avancée technique en matière de manœuvrabilité et de robustesse, des cartes des nouvelles routes maritimes et des terres lointaines commençaient à être diffusées, des instruments comme le compas, l'astrolabe et l'horloge complétaient la navigation aux étoiles, mais les perturbations météorologiques restaient des menaces difficilement prévisibles et souvent dangereuses.

Christophe Colomb bénéficia en fait d'une chance exceptionnelle lors de ses premiers voyages (*Figure 1.2*). Bien que la première traversée, en août et septembre 1492 se soit effectuée en pleine saison des cyclones tropi-

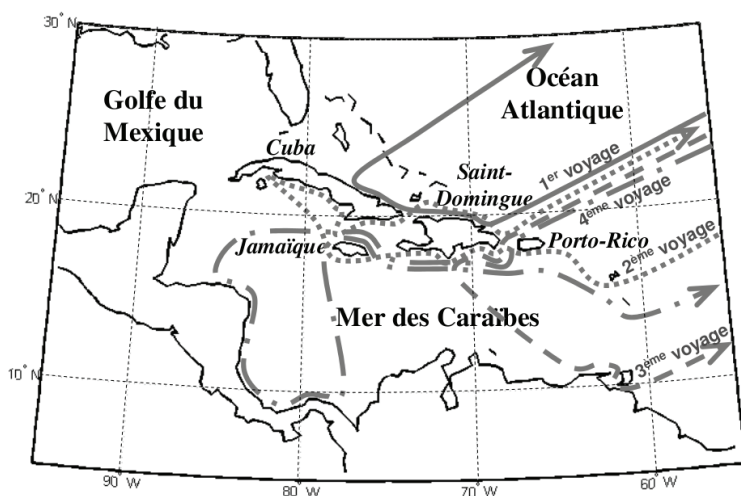


Figure 1.2 : Les quatre voyages de Christophe Colomb.

caux de l'Atlantique, la Santa-Maria, la Pinta et la Niña rencontrèrent des conditions plutôt clémentes. Au cours du voyage de retour en mars 1493, Colomb dut cependant endurer plusieurs tempêtes de l'Atlantique nord, dont la plus violente se produisit heureusement la veille de son arrivée en vue de la côte espagnole. Le second voyage, entre septembre 1493 et mars 1496, véritable expédition de colonisation avec 17 navires, 1 200 hommes, des vivres, du bétail, des semences, des équipements destinés à établir une base permanente, se déroula sous les mêmes augures malgré quelques grains essuyés en route.

Mais au voisinage de l'île de Saint-Domingue, en septembre 1494 et juin 1495, les navires et leurs équipages firent vraisemblablement la rencontre de tempêtes tropicales, heureusement peu intenses. Chaque fois, Christophe Colomb, qui jusqu'alors pensait que le temps de ces régions était comme un éternel printemps, fit preuve d'une remarquable intuition météorologique, mettant ses vaisseaux à l'abri de baies bien protégées dès les premiers signes des tempêtes, ce qui permit de réduire les dommages au minimum. Le nom que les indigènes donnaient à ces phénomènes nouveaux pour les Européens était « *hurakan* », terme qui allait donner « ouragan » en français, « *hurricane* » en anglais. Le troisième voyage, entre mai 1498 et novembre 1500, fut à nouveau très calme du pont de vue météorologique, avec seulement le manque de vent de la zone des calmes équatoriaux alors que la flotte cherchait de nouvelles terres au sud des Caraïbes.

Le quatrième et dernier voyage, de mai 1502 à novembre 1504, fut beaucoup plus mouvementé. Après une traversée de l'Atlantique accomplie en un temps record de 20 jours, Colomb arriva en vue des côtes de Saint-Domingue. À nouveau, son sens de l'observation des éléments et son intuition météorologique lui firent pressentir le danger. Il envoya un messenger au gouverneur de la colonie, Nicolas de Ovando, pour l'informer de l'arrivée imminente d'un ouragan, et demander en conséquence l'autorisation de se mettre à l'abri dans le port. Par une réaction qui montre bien le caractère exécration des relations entre Colomb et les autorités des colonies, qu'il avait pourtant contribué à fonder, le gouverneur renvoya le messenger en refusant d'accorder refuge. Il prit au même moment la décision de laisser partir vers l'Espagne une flotte chargée d'or et de pierres précieuses prises au Nouveau Monde.

À peine ces navires avaient-ils passé la pointe est de l'île de Saint-Domingue qu'ils furent pris dans la fureur de l'ouragan. Une vingtaine de navires et leurs équipages furent perdus, trois parvinrent à revenir à Saint-Domingue, et un seul réussit à franchir l'océan et à parvenir en Espagne. Ironie du sort, ce navire miraculé était celui qui rapatriait la fortune personnelle de Christophe Colomb. Ce dernier avait entre-temps parfaitement réagi à la menace de l'ouragan et avait sauvé ses vaisseaux de la dévastation en les abritant des vents violents et des puissantes vagues dans la baie naturelle d'Azua. Quelques mois plus tard, Colomb apprenait que la colonie de Saint-Domingue avait aussi été dévastée par l'ouragan, phénomène qu'il interpréta comme un châtement divin dans le conflit qui l'opposait aux autorités coloniales.

Alors que l'année 1502 se terminait, la chance qui avait jusque-là épargné à Colomb les épreuves du temps, l'abandonna. Alors qu'ils longeaient la côte est de l'Amérique centrale, à la recherche d'un hypothétique passage vers la Chine continentale, ses navires essuyèrent consécutivement plusieurs terribles tempêtes, les rendant inutilisables les uns après les autres, jusqu'à ce que le dernier, surchargé de rescapés et incontrôlable, vienne s'échouer sur une plage de la Jamaïque. Il fallut qu'un de ses seconds parte avec une pirogue indigène chercher à Saint-Domingue, située à plus de 500 km de là, des secours qui n'arrivèrent qu'à la fin juillet 1503. En quittant Saint-Domingue en septembre 1504, après une année de résidence surveillée, Christophe Colomb laissait derrière lui pour la dernière fois un nouveau monde que, jusqu'à sa mort en mai 1506, il ne reconnut jamais comme tel. Pour cette raison, en 1507, ces terres ne furent pas nommées « Colombie »