

Vie sur un Navire



Navire

Structure du Navire

Coque

Armature

Quille

Tout le navire est construit autour de sa quille, vaste poutre de bois, en plusieurs morceaux pour les plus grands navires. La quille est la partie la plus basse du navire, c'est-à-dire celle qui touche le fond en premier et évite la dérive du navire. De cette colonne vertébrale partent les couples, qui ressemblent à autant de côtes, qui donnent à la coque sa forme, comme une cage thoracique. Lorsque la quille est pourrie, le navire menace à chaque instant de se casser en deux, ce qui peut arriver aussi lorsqu'on le met à l'eau et que l'avant touche l'eau en premier. La quille est en bois et nullement lestée. Le lest devra donc être arrimé dans les cales de part et d'autre de la quille, le plus bas possible.

Étrave

L'étrave est elle aussi une poutre de bois, qui part de la quille et forme l'avant du navire : c'est la partie qui ouvre la vague. Par extension, on appelle aussi étrave la coque autour de cette poutre. L'étrave peut donc être bombée, afin de porter des charges, ce qui apporte l'avantage d'éviter d'enfourner, c'est à dire de plonger dans la vague. Au contraire, une étrave fine fend mieux la vague au près.

Sur les galères, l'étrave est pourvue d'un éperon, pour perforer la coque ennemie à pleine vitesse. Lorsque deux navires abordent, ils évitent, par contre, de se heurter de plein fouet, pour ne pas souffrir de trop de dommages et ne pas endommager leur étrave. En effet, une étrave en mauvais état ralentit considérablement le navire et le fait prendre l'eau.

Étambot & Gouvernail

L'étambot est une pièce de bois qui part de la quille comme l'étrave mais est située à l'arrière de la coque. L'étambot, vertical, a surtout pour fonction de solidifier la poupe du navire, que les règles de construction rendent fragiles.

Le gouvernail est fixé sur l'étambot, qui n'est donc pas la pièce située la plus à l'arrière du navire. Le gouvernail plonge dans l'eau jusqu'à la quille et s'articule sur l'étambot. Il permet de modifier la direction du bateau, par l'intermédiaire de la barre. Sur les petits navires, la barre est une barre franche, ou pièce de bois horizontale fixée sur le gouvernail. Lorsqu'on se trouve au vent de la barre, on la pousse pour lofer et la tire pour abattre. La barre franche permet une bonne sensibilité de barre, mais nécessite un effort énorme à manipuler sur les gros navires, car on actionne directement le gouvernail. Elle est avantageusement remplacée sur ces vaisseaux par la barre à roue. La barre à roue est une sorte de volant, qu'on manipule de la salle des cartes ou de la dunette, et qui est reliée par un engrenage situé dans la timonerie, au gouvernail. La démultiplication des forces permet à un seul homme par temps calme de la manipuler, mais quatre hommes sont quand même nécessaires par gros temps pour la tenir.

Couples & Baux

Les couples sont des pièces de bois qui ressemblent à des coupes latérales de la coque. En effet, comme les côtes d'une cage thoracique, ils donnent à la coque sa forme, afin de la solidifier. Le bordé est cloué sur les couples, qui sont eux-mêmes encastrés dans la quille. Les extrémités des couples, situées de part et d'autre du navire sont reliées par une



grosse pièce de bois : le bau, sur lequel est cloué le pont.

Coque

Bordé

Les longues planches de bois, parfois épaisses d'un demi-mètre, qui forment la coque, sont clouées sur les couples et appelées le bordé. Le bordé, posé horizontalement sur les couples verticaux est plié pour épouser la forme esquissée par l'ensemble des couples. Sa forme lui est donnée en le forçant dans cette position tout en le baignant dans de la vapeur d'eau pour lui donner de la flexibilité. Le point le plus difficile est d'arriver à joindre le bordé des deux côtés de la coque au niveau de l'étrave, où la courbure est très forte.

Quand la coque est percée de trous de boulets de canons, le bordé est remplacé sur ces régions. Lorsque les couples sont endommagés par les boulets, la structure est dangereusement fragilisée, d'autant plus qu'il est difficile de remplacer un couple, qui touche un grand nombre de lattes de bordé, sans désosser toute la coque.

Pont

Sur les plus petits navires, on ne trouve qu'un seul pont, qui sépare la cale de l'air libre. Les lattes qui forment le pont sont minces et donc fragiles. Sur les plus gros navires, on peut compter plusieurs ponts, du premier jusqu'au troisième par exemple, le premier pont étant le plus bas. Le pont supérieur, celui qui donne sur l'air libre, est appelé tillac.

Gréement

Mâts

Un navire comprend entre un et quatre mâts. Ces mâts sont le mât de beaupré, le mât de misaine, le grand mât et le mât d'artimon sur un Trois-Mâts. Sur les plus gros navires, un mât est décomposé en tronçons qui ont le même nom que la voile qu'ils portent. Ainsi, le mât de misaine se décompose en mât de misaine, mât de petit hunier, mât de petit perroquet. Les mâts sont tenus verticaux par les haubans sur les côtés et légèrement à l'arrière, l'étai et le bas-étai à l'avant, et à l'arrière par le pataras. Les haubans servent

aussi aux gabiers pour monter dans la mâture, en marchant sur les enfléchures, cordages horizontaux fixés sur les haubans.

Beaupré

Le beaupré, aussi appelé bout dehors, part de l'étrave vers l'avant du navire. Il est incliné de 45 degrés par rapport à l'horizontale et porte comme voiles les focs et les civadières. Le beaupré, qui est présent sur tous les grands navires, permet d'augmenter la surface de voilure en allongeant le navire. C'est d'ailleurs le beaupré, ainsi que la bôme du mât d'artimon, qui détermine la longueur totale du navire, appelée longueur hors-tout. Cette longueur hors-tout est parfois égale au double de la longueur immergée, sur les navires les plus toilés.

Lorsqu'on donne le nombre de mâts que comporte un navire, le beaupré n'est pas compté.

Mat de Misaine

Le mât vertical le plus avant sur un navire est appelé mât de Misaine. Il porte les voiles de misaine, petit hunier, petit perroquet, petit cacatois, si bien sûr le navire comporte autant de voiles. Au niveau de la vergue de petit hunier se trouve la petite hune, occupée par les vigies et dont la principale fonction est de porter les haubans des mâts supérieurs.

Grand mât

Comme l'indique son nom, le grand mât est le plus haut mât du navire, et aussi celui qui est situé au milieu, quand le navire en comporte trois. Il porte la grand voile, le hunier, le perroquet et le cacatois, pour les navires qui comportent autant de voiles, et supporte la grande hune, laquelle on accède par le « trou du chat ».

Mat d'Artimon

Plus petit des trois mâts, le mât d'artimon est aussi le mât situé le plus près de la poupe du navire. Il porte les voiles d'artimon, appelée brigantine lorsqu'elle est aurique, de perroquet de fougue et de cacatois de fougue.

De la Disposition des mâts

- ♦ Brick ou Goélette :

Le brick est un navire possédant deux mâts dont le plus grand est celui de devant. On appelle alors le mât avant le grand mât et le mât arrière le mât d'artimon. Les goélettes ont un mât de devant, appelé mât de misaine, plus court que celui de derrière, appelé grand mât.

◆ Quête :

Un mât possède de la quête lorsqu'il est penché vers l'arrière. Les mâts d'artimon possèdent souvent une forte quête, pour que le navire enfourne moins au grand largue dans la vague. La quête soulage aussi le mât au grand largue, car le vent le pousse alors vers l'avant.

Voiles

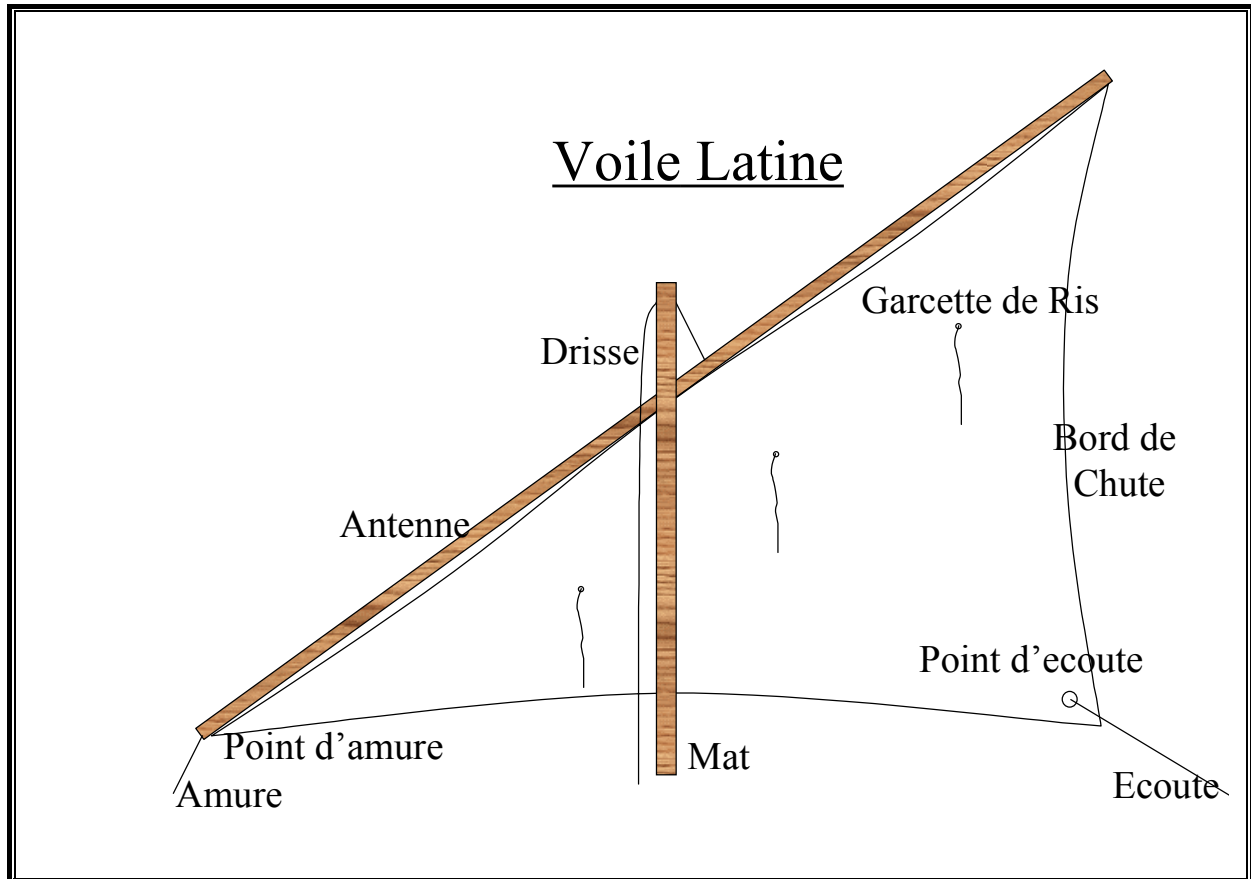
Types de Voiles

Les types de voiles utilisés par les Européens sont au nombre de quatre : voile aurique, latine, au tiers et carrée. On peut aussi trouver d'autres voiles moins communes, comme les voiles à livarde. Chacune de ces voiles a ses particularités et ses faiblesses. Un navire, et même un mât, peut porter différents types de voiles à la fois. Il est fréquent de trouver des hautes voiles carrées associées avec des voiles auriques ou latines.

PAVILLON NOIR

- ◆ Voiles Latines : Les voiles latines sont extrêmement simples de construction, et nécessitent peu de manœuvres pour être réglées. Elles ont un excellent rendement sous toutes les allures, mais ces avantages se payent. Les manœuvres à voiles latines,

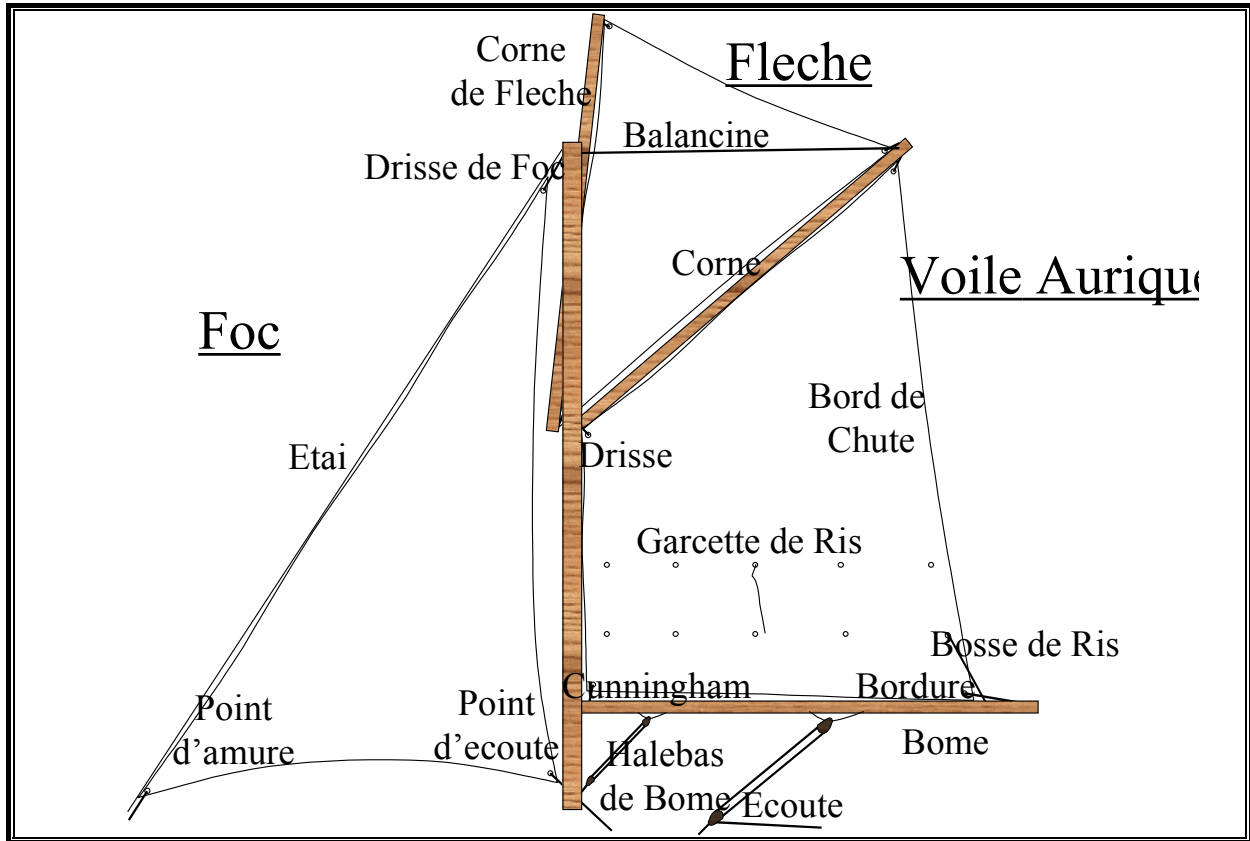
surtout le virement de bord et la prise de ris, sont très laborieuses, et on doit souvent affaler les voiles pour les hisser ensuite à nouveau. De plus, on ne peut porter qu'une seule voile latine par mât.



PAVILLON NOIR

- ◆ Voiles Aurique : Les voiles auriques sont les plus récentes, et sont aussi les plus faciles à manœuvrer. Le virement de bord sous gréement aurique ne nécessite que la manœuvre de la barre, alors que le vent

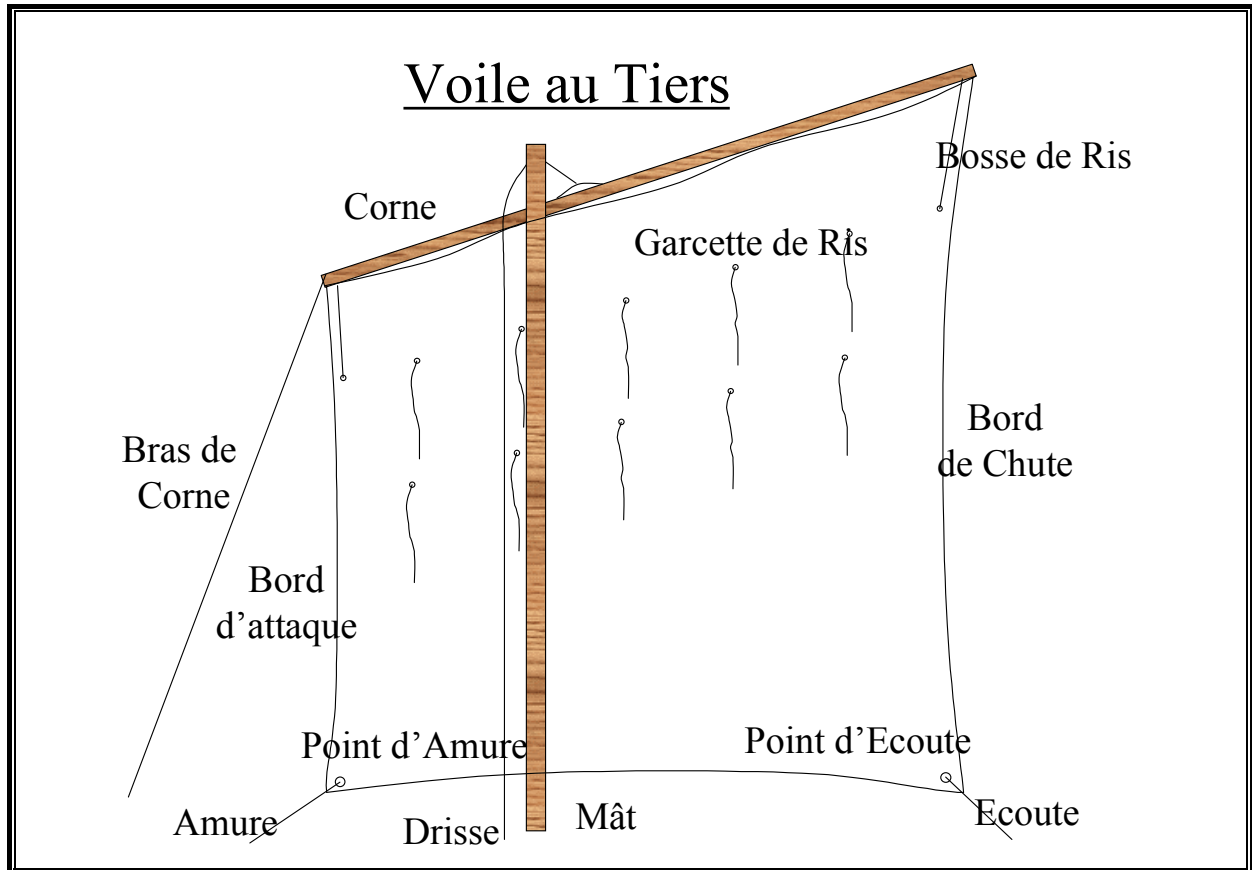
fait lui-même tourner la voile. Elles ont un rendement impressionnant au large, qui est leur allure favorite. Par contre, comme pour les voiles latines, un mât ne peut en porter qu'une seule à la fois.



PAVILLON NOIR

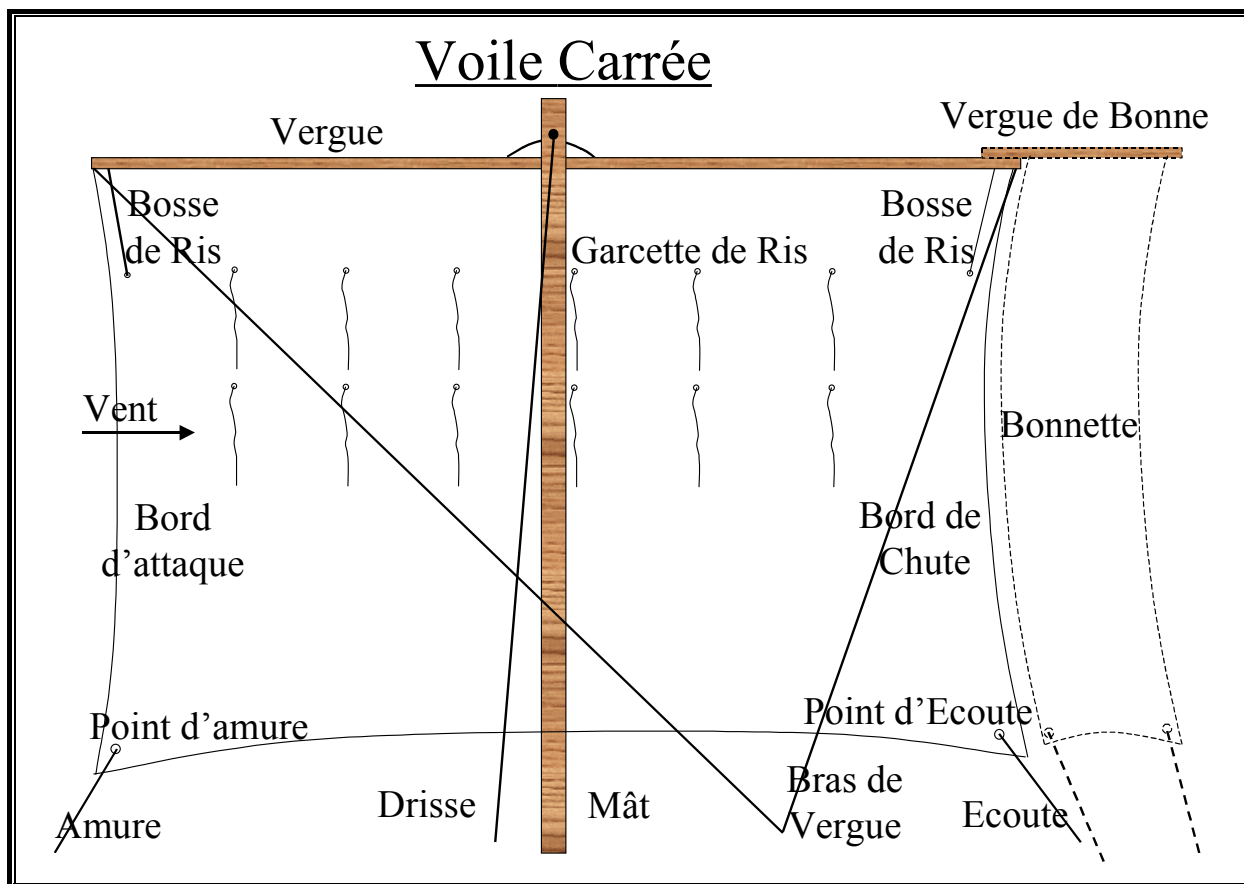
- ◆ Voiles au Tiers : Les voiles au tiers ne se mélangent pas avec les autres voiles, et sont intermédiaires entre les voiles auriques et les voiles carrées. Les voiles au tiers sont assez équilibrées sous toutes les allures bien que n'excellent dans aucune.

Les prises de ris sont moins longues que sur les voiles latines, mais difficiles tout de même, car les cornes des voiles ne sont pas horizontales comme pour les voiles carrées.



- ◆ Voiles Carrées : Le rendement des voiles carrées au près est exécrable, mais correct sous les autres allures. Les voiles carrées nécessitent des connaissances nautiques pointues pour être manœuvrées, mais permettent d'effectuer des manœuvres très

précises. Leur principal défaut vient de leur incapacité à virer vent debout au près. Les gréements auriques doivent donc virer lof pour lof, ce qui est beaucoup plus long et fait perdre au vent.



- ◆ Voiles d'Étais : Les voiles d'étais sont hissées le long des étais des différents mâts, c'est-à-dire entre deux mâts. On ne se sert de ces voiles qu'au près et par petit temps.
- ◆ Foc : Les focs sont des voiles triangulaires, qui n'apparaissent qu'à la fin du XVII^{ème} Siècle. Le foc est hissé le long d'un étai ou bas étai du mât de misaine. Lorsque le navire comporte un beaupré et un grand foc, le foc est donc fixé entre le haut du mât de misaine et le bout du beaupré. Les focs sont très efficaces au près, car très proches de fonctionnement des voiles latines, mis à part qu'un foc vire très facilement de bord, ce qui n'est pas le cas de la voile latine.

Nom des Voiles

Les voiles donnent aussi leur nom aux vergues, cornes, antennes ou bômes, qui les tiennent. Pour les nommer, on part toujours des voiles les plus basses. Ainsi, s'il y a deux voiles sur le grand mât d'un navire, elles s'appelleront grand voile et grand hunier, alors que sur un grand mât comprenant cinq voiles, celles-ci seront la grand voile, le grand hunier, le perroquet, le cacatois et la perruche.

- ◆ Beaupré : Le beaupré porte parfois, sous lui, la civadière et derrière elle la contre civadière, qui sont toujours des voiles carrées. Tendue sur l'étai entre le bout du beaupré et le mât de misaine se trouve le foc, et derrière lui le petit foc. La trinquette est un petit foc fixé non pas sur le beaupré, mais sur l'étrave.

- ◆ **Mât de Misaine** : Le mât de misaine porte, en allant de la plus basse voile à la plus haute : la misaine, le petit hunier, le petit perroquet, le petit cacatois et la petite perruche. Sur les voiles carrées, on peut rajouter des bonnettes au bout des voiles, auxquelles on donne le nom de la voile qu'elles prolongent : bonnettes de misaine, bonnettes de petit hunier. Les voiles les plus hautes ne peuvent pas être agrandies par des bonnettes, car leur accès est moins pratique.
- ◆ **Grand mât** : Le grand mât porte, de la plus basse voile à la plus haute : la grand-voile, le grand-hunier, le perroquet, le cacatois et la perruche. La grand-voile et le grand-hunier, s'ils sont carrés, peuvent être agrandis par les bonnettes de grand voile et les bonnettes de grand hunier.
- ◆ **Mat d'Artimon** : La mât d'Artimon porte, toujours de la plus basse voile à la plus haute : la Brigantine, qui n'est jamais carrée, le Perroquet de Fougue et la Perruche de Fougue. On ne met pas de bonnettes sur les voiles du mât d'artimon.

Manœuvres

Les manœuvres qui permettent de diriger un navire, comme autant de fils d'une gigantesque marionnette, sont beaucoup trop nombreuses pour être détaillées ici. Pour les manœuvres permettant de régler les voiles, elles sont précisées sur les schémas de ces voiles. On trouve aussi les quelques manœuvres importantes suivantes.

Amures

L'amure sert à régler le bord d'attaque d'une voile. Elle est fixée sur le point d'amure de la voile, et s'attache sur le croc de lof, qui se trouve sur le bastingage. Sur les gréements à voiles auriques, l'amure est fixe, encore que l'on puisse régler le creux vertical de la voile avec la bordure et le pli horizontal avec le cunningham. Sur les voiles latines, l'amure règle l'orientation de la voile. La voile étant triangulaire, le bras d'antenne est confondu avec l'amure. L'amure est toujours amarrée au vent du mât. Changer d'amure revient à enlever l'amure du croc de lof d'un bord, et après le virement de bord, à l'accrocher sur le croc de lof du bastingage de l'autre bord. On est bâbord amure lorsque l'amure est virée au croc de lof bâbord.

Balancines & Halebas

Les balancines servent à lever l'extrémité d'un espar, tandis que les halebas permettent de maintenir un espar en position basse. Ces espars peuvent être des cornes ou des bômes.

Bosses de Ris et Bosses de Cargue

La bosse de ris est une manœuvre qui passe dans un trou de la voile située sur son bord d'attaque ou de chute à la hauteur du ris que l'on veut prendre. Pour prendre le ris, on largue écoute et amure, puis on tire sur la bosse de ris pour ramener les points de ris contre l'espar correspondant. Il ne reste plus qu'à fixer le pan de voile indésirable contre l'espar.

Bras de Vergue

Un bras de vergue ou de corne permet de régler l'orientation de la corne ou la vergue par rapport à la direction du navire. On ne trouve de bras de corne que du côté de l'amure sur une voile au tiers. Comme les voiles carrées sont symétriques et que l'amure sur un bord devient l'écoute sur l'autre bord, on a deux bras de vergues pour en régler l'orientation.

Câble d'Ancre

Le câble d'ancre relie l'ancre au navire. Il est beaucoup plus lourd que l'ancre elle-même, car très long. Le câble d'ancre est environ gros comme un corps d'homme sur les plus gros navires, et ne peut donc pas passer directement sur le grand cabestan. On utilise donc un câble circulaire de plus petite dimension, que l'on fixe et déplace sur le câble d'ancre au fur et à mesure qu'on le remonte, et qui, lui, est enroulé autour du cabestan.

Drisses

Toutes les voiles ont leur drisses, manœuvre qui permet de hisser et d'affaler les espars qui portent les voiles : cornes, antennes et vergues.

Écoute

Une écoute est fixée sur le point d'écoute d'une voile et permet d'en régler le bord de chute. Sur les voiles auriques, seule l'écoute est nécessaire pour régler grossièrement la voile. Sur les autres types de voiles, l'écoute sert à

aplatir plus ou moins la voile, en fonction de l'allure et de la force du vent.

Étais

Les étais sont fixés sur le tillac et le haut du mât à maintenir vertical. Ils exercent une traction vers l'avant pour empêcher le mât de tomber vers l'arrière. Son action complète donc celle des haubans et du pataras. Les focs et trinquettes sont hissés le long de l'étau du mât de misaine et les voiles d'étau sur les étais des autres mâts.

Garcettes de Ris

Les garcettes de ris sont des petits bouts long comme le bras, qui servent, lorsqu'on prend un ris, à attacher sur la vergue, la corne ou la bôme la partie de la voile que l'on veut supprimer.

Haubans

Les haubans maintiennent le mât dans l'axe du navire. Parfois, pour éviter d'utiliser un pataras, les haubans tirent le mât légèrement sur l'arrière. Les haubans et l'étau suffisent alors pour tenir un mât droit. Une extrémité du hauban est fixée sur le bastingage, pour les bas mâts, et la hune, pour les tronçons de mâts de hunier et de perroquet. L'autre extrémité est bien sûr fixée sur le point le plus haut du mât à soutenir. Pour des raisons de sécurité, les haubans sont flanqués de galhaubans, situés plus à l'intérieur du tillac. Afin de faciliter l'accès aux hautes voiles pour les gabiers, des cordages horizontaux : les enfléchures, sont fixés sur les haubans, qui se séparent en cinq à dix brins.

Pataras

Le pataras est fixé sur le haut du mât et sur le tillac à l'arrière du mât pour en régler la quête. En étarquant – raidissant – le pataras, on ramène le haut du mât vers l'arrière, et lui donne donc plus de quête. La quête rend le navire plus ardent – lui donne une tendance naturelle à lofer – ce qui fait qu'on raidit le pataras au grand largue et lui donne un peu de mou au près.

Chaloupe, Grand Canot et Petit Canot

Le grand tirant d'eau des navires les empêche de venir dans les zones de peu de

profondeur. Pour accéder à une plage ou à l'embarcadère d'un port, les hommes d'équipage mouillent une des trois annexes. Ces annexes, pendant que le bateau navigue, sont encastrées les unes dans les autres – le petit canot dans le grand, lui-même dans la chaloupe – et retournées sur le tillac.

Chaloupe

La chaloupe est la plus grande des trois embarcations. Elle est plutôt grande : plus de quinze mètres de long sur les gros navires, et grée d'une voile au tiers le plus souvent. Son avant est bombé pour pouvoir supporter le poids d'une ancre.

La chaloupe sert à transporter l'équipage à terre, et peut porter jusqu'à vingt hommes à la fois. Elle peut aussi servir de navire éclairer, pour sonder un passage difficile. Lorsqu'on fait de l'eau ou du biscuit et que le navire n'est pas à quai, elle sert à transporter vivres, eau, bois, poudre et boulets jusqu'au navire. Une telle opération prend donc en général quelques jours.

La chaloupe est aussi très utile pour mouiller les ancres, car elle est beaucoup plus manœuvrante que le navire. L'ancre est alors soit posée sur l'avant de la chaloupe et jetée à l'eau à l'endroit adéquat, soit suspendue au bout d'un mât au-dessus de l'eau, pour moins risquer de renverser la chaloupe au moment de mouiller. La chaloupe ne peut mouiller une ancre que lorsque la mer est belle, car sinon, le poids de l'ancre enfonce trop son avant et elle prend l'eau par-dessus le bastingage.

Grand Canot

Le grand canot est une yole – navire à rame pourvu de cinq à dix bancs de nage, sur lesquels les matelots prennent place pour ramer. Le grand canot sert exclusivement au transport des capitaines et de ses officiers, sauf sur les navires pirates, sur lesquels un tel privilège est mal perçu. Le grand canot tient bien la mer, même dans le gros temps.

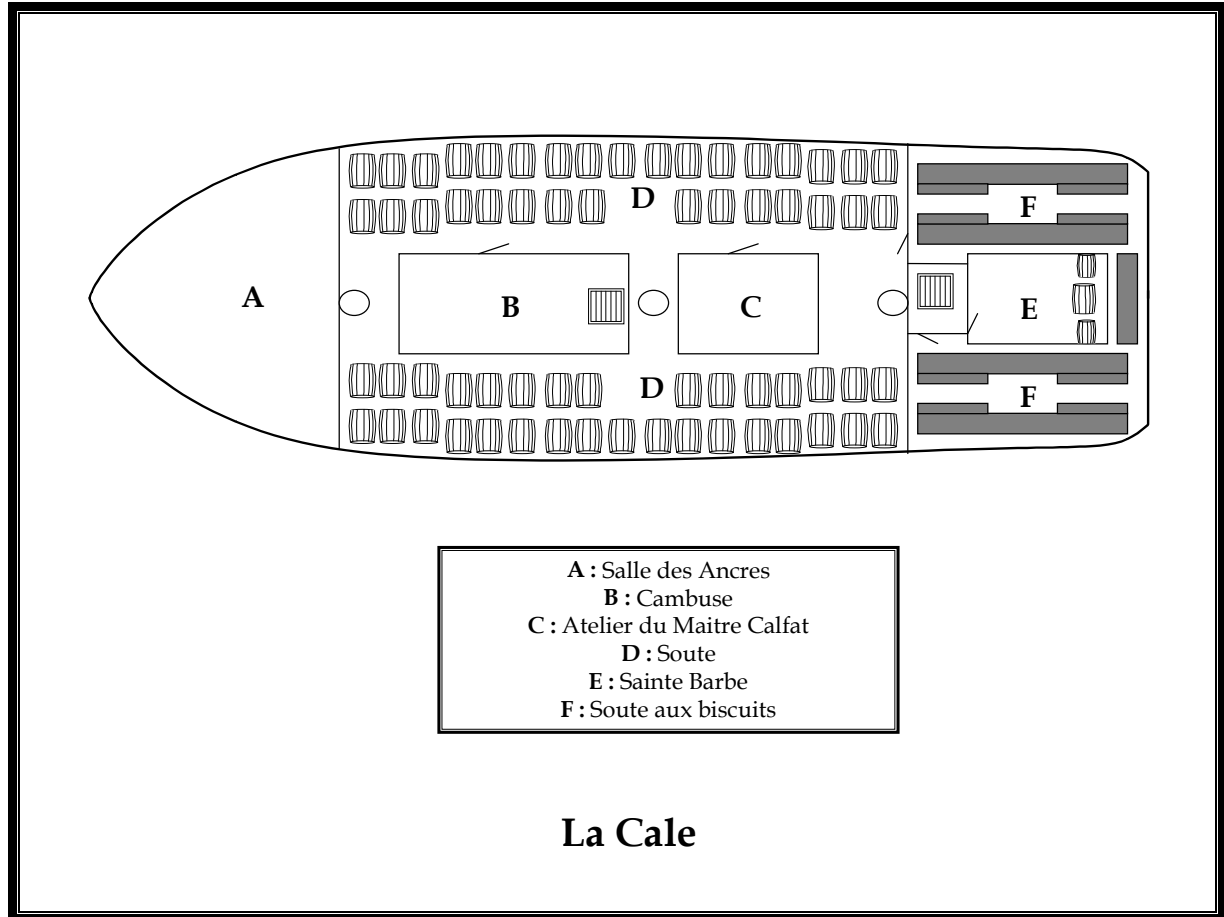
Petit Canot

Le petit canot remplit toutes les tâches nécessitant un esquif de très petite taille. Il sert aussi d'annexe à la chaloupe, pour accéder aux endroits peu profonds.

Salles & Équipement sur un Navire

On retrouve sur le navire toujours les mêmes types de salles, qui sont réparties sur le navire en fonction de leurs besoins et de leur

commodité. La cale, l'entrepont et le pont sont les trois strates d'un navire, en commençant par la plus profonde.



Cale

La cale se trouve tout au fond du navire, sous la ligne de flottaison. On y stocke donc toutes les marchandises lourdes, pour abaisser le centre de gravité et stabiliser le navire. Un navire ne tient en position verticale que si son centre de gravité est situé en dessous du centre de gravité des fluides déplacés.

La cale est un lieu mal aéré, malgré les manches à air, qui arrivent tant bien que mal à évacuer l'odeur de sueur et de poudre qui émane de l'entrepont. Une odeur de moisi emplit la cale, toujours trop humide malgré les efforts du calfat. Cette odeur se mêle avec le fumet des barriques de viande salée et de rhum, pour donner une atmosphère malsaine où évoluent pourtant de jour comme de nuit le cambusier et ses aides. Tout est arrimé avec

soin, afin de ne perdre aucune place, mais aussi d'éviter qu'une antenne - groupe de barriques - ne se libère par gros temps et ravage tout sur son passage. Le cambusier, lorsqu'il a arrimé tous ces fûts, a bien entendu placé au fond les marchandises les plus lourdes et qu'on utilise le moins souvent.

Les prisonniers, ou les marins punis pour indiscipline ou incompétence, se retrouvent aussi enfermés dans la cale, avec le plus souvent les fers aux pieds. Les prisonniers font d'ailleurs un excellent système d'alarme lorsqu'une voie d'eau se déclare dans les œuvres vives.

Lest

Tout au fond de la cale, contre la coque, les gueuses - unité de poids du plomb - de plomb



sont arrimées solidement. Ce sont ces pavés de cinquante kilos de plomb, qui font effet de lest et rappellent le navire vers la position verticale. Les gueuses de plomb sont arrimées tout autour de la quille. Il est essentiel de bien les répartir, afin bien entendu que le navire n'ait pas de gîte naturelle, mais aussi que l'assiette longitudinale soit bonne. Un navire trop lourd de l'avant avancera mal et enfournera au vent arrière, alors qu'un navire trop chargé à l'arrière traînera lamentablement sa vague. Arrimer est un art difficile, mais le choix de la quantité de lest nécessaire est définie par des jauges dans les ports. La quantité de lest nécessaire se mesure alors en barques, qui correspond au poids de plomb nécessaire au lest d'une barque de 50 tonneaux.

On stocke aussi près des gueuses le bois de chêne servant aux réparations et à entretenir les trois feux du bord : la cuisine, la salle du conseil et la Sainte-Barbe.

Salle des Ancres (A)

La vaste salle des ancres, triangulaire, se situe tout à l'avant du navire, sous le grand cabestan et les quartiers de l'équipage. Les énormes câbles d'ancre, gros comme le tronc d'un homme sur les plus gros navires, descendent du grand cabestan directement dans la salle des ancres. Celle-ci ne contient, paradoxalement, pas d'ancre, car elles pendent des bossoirs à l'extérieur du navire.

Les câbles d'ancres sont faits de chaînes près de l'ancre et de gros chanvre pour le reste. Ils sont beaucoup plus lourds que l'ancre elle-même, et contribuent par leur poids à maintenir le navire dans sa position de mouillage. Ils sont d'ailleurs très difficiles à manœuvrer car très lourds et volumineux, si bien que pour remonter l'ancre d'un trois-ponts, soixante dix hommes sont nécessaires au cabestan.

Cambuse (B)

La cambuse se trouve au centre du navire, juste à côté de la soute aux marchandises, dont elle peut interdire l'accès, qui ne se fait que par-là.

Aspect

La cambuse est une vaste salle où vit quasiment en permanence le cambusier, ainsi que le tonnelier et ses aides. Ils y ont donc leurs hamacs, ainsi que leur coffre à vêtements, juste à côté de l'atelier de tonnellerie et des réserves en cours de préparation pour le stockage. L'atelier contient avant tout des lamelles de bois et les cercles de fer nécessaires à la réalisation des tonneaux, qui sont cirés ou garnis d'étope pour en assurer l'étanchéité. La cambuse, juste après une chasse ou une pêche, est aussi pleine de la viande déjà salée à terre, mais pas encore mise en tonneaux.

Maintenance des Marchandises

Le cambusier prend bien soin de consigner sur son livre de compte les entrées et sorties de la cambuse. Il remet à jour son livre de compte régulièrement en effectuant l'inventaire, qui peut prendre plusieurs jours, pour consigner les milliers de tonnes de réserve stockées. Le cambusier est d'ailleurs le seul à y avoir accès, à partir de la cambuse, pour éviter que les marins ne se servent eux-mêmes. La cambuse est peu éloignée de la soute aux biscuits, aussi sous la responsabilité du cambusier.

Atelier du Maître Calfat (C)

Aspect

Le Maître Calfat vit dans son atelier, qui est donc pourvu du nécessaire de vie : un hamac et un coffre à vêtements. A l'autre bout de son atelier, il stocke les vieux cordages inutilisables que lui donne le Maître Voilier.

Le Maître Calfat prépare son étoupe juste avant de l'appliquer, car elle doit être chaude lorsqu'elle est introduite dans les interstices de la coque pour en assurer l'étanchéité. Il hache cependant à l'avance les vieux cordages goudronnés et roule le hachis en cordes grosses comme le poignet. Son atelier est empli de l'odeur acre du goudron, qui agresse les narines quand on y entre.

Matériau

Le Maître Calfat n'utilise dans son travail que de l'étope noire et des branchages particuliers. L'étope noire est faite de rebus de cordages goudronnés, c'est-à-dire la plupart des cordages utilisés sur les navires. Chauffés,



ces cordages ont le bon goût, lorsqu'ils sont comprimés, d'offrir une parfaite étanchéité.

Pour tuer les vers qui rongent le bois de la coque, le Maître Calfat, lors de la mise en carène, brûle des branchages qui dégagent une fumée épaisse et acre.

Outils

Le Maître Calfat enfonce l'étaupe dans les interstices de la coque avec un maillet et un ciseau. Pour mettre à jour les trous de vers, il y plonge un bec de corbin, qui arrache le bois pourri. Bien sûr, il fait chauffer l'étaupe avant de l'appliquer au moyen d'un brasero.

Soute (D)

Le cambusier stocke dans la soute aux vivres toutes sortes de marchandises, qui forment les réserves du navire pendant ses traversées.

- ◆ Viande et Poisson Salés : La viande et le poisson sont salés, ou fumés, et stockés dans des tonneaux. La viande ne se conserve guère plus de six mois dans ces conditions de forte humidité. La viande souffre plus de la pourriture et des vers, sous ces contrées chaudes et humides, que des parasites comme les rats, qui préfèrent le grain.
- ◆ Biscuit Marin : Tout autour de la Sainte-Barbe, la soute au biscuit regorge de ces galettes excellentes. Le biscuit, en plus de son goût délicieux, se conserve très bien sur les navires, grâce aux cuissons successives qu'il a suivies au cours de sa préparation. Il se conserve si bien que lorsque les marins trouvent des vers dans le biscuit, ils peuvent présager le pire pour le reste des marchandises.
- ◆ Végétaux : Les végétaux que l'on peut trouver sur les navires sont soit des légumes frais qui poussent dans des bacs que l'on laisse mûrir sur la dunette, soit des légumes secs ou des racines dont la longue conservation est facile, soucis principal du cambusier. On trouve donc dans les soutes des patates, du blé ou du manioc pour cuire le pain quotidien, du mil et du riz. Pendant les premiers jours d'une traversée, on y trouve aussi des ananas, des mangues, des goyaves, des bananes, ou encore des citrons et des oranges. Ces fruits doivent être consommés rapidement et ne durent guère

plus de trois jours. Ils ont l'avantage énorme, bien que trop méconnu, de stopper les épidémies de scorbut.

- ◆ Sel : Le sel est un ingrédient essentiel de la conservation, et le cambusier en fait de grandes provisions s'il le peut. Il sale les viandes et les poissons qu'on lui amène, sans quoi ils commenceraient à pourrir au bout de quelques jours et seraient immangeables. La pénurie de sel est donc très grave à bord, mais sur les côtes, les salines ne sont pas très rares, et surtout contiennent du sel à profusion, que l'on conserve sec ou en saumure.
- ◆ Eau Potable : L'eau est une denrée trop précieuse pour qu'on l'utilise à autre chose qu'à la consommation. Le pont, les vêtements et les gens sont lavés à l'eau de mer. L'eau potable ne doit à aucun prix entrer en contact avec de l'eau de mer, car elle deviendrait imbuvable et même dangereuse à la consommation. L'eau salée, et a fortiori l'eau de mer, ne doit être bue sous aucun prétexte, car elle excite la soif et enflamme la gorge. L'eau se conserve assez mal, car elle commence à croupir au bout d'un mois, et devient imbuvable au bout d'un mois et demi. Imbuvable ne signifie pas qu'on la jette, mais seulement qu'elle décuple les risques de maladies chez ceux qui en boivent.
- ◆ Alcool : Tout bon navire doit emporter avec lui sa réserve de vin ou d'alcool, qu'on distribue régulièrement à l'équipage. Les vins transportés sur les navires sont bien trop chers pour être dilapidés pendant un voyage, ce que font les pirates sans aucun état d'âme, quand ils en trouvent sur une prise. Le rhum est l'alcool le plus commun sur un navire et dont l'équipage fait une consommation d'une timbale par jour sur les navires marchands et de guerre, et peut être cinq fois plus sur les navires pirates. Les pirates ne le consomment pas régulièrement, mais au cours de beuveries mémorables. On peut aussi trouver sur un navire d'autres alcools, comme du tafia, du brandy ou du cognac. Ce qui compte avant tout, c'est la quantité, lorsque la qualité est là en plus, c'est le bonheur pour tous.

Sainte Barbe (E)

« Les deux vaisseaux, étant accrochés, sautèrent tous deux en l'air et firent le plus terrible bruit



qu'on eut jamais ouï. Il est impossible de faire une peinture de cet affreux spectacle, les acteurs d'une si sanglante scène ne se trouvant en état d'en juger eux-mêmes que par les maux qu'ils en ont ressentis. On laisse au lecteur à s'imaginer l'horreur que peut donner la vue de deux vaisseaux que la poudre enlève à plus de deux cents toises dans un fracas épouvantable, faisant comme une montagne d'eau, de feu, de débris de toute espèce.[...]

Il était méconnaissable : le feu de la poudre lui avait brûlé le côté, les cheveux et le visage, et le grand bruit de ce feu avait causé un tel étonnement dans tous ses organes qu'on lui avait vu rendre le sang par le nez, par les oreilles et par la bouche, comme il arrive ordinairement aux bombardiers qui servent sur mer. »

A.O. Oexmelin : « *Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde* »

La soute aux poudre, que l'on appelle Sainte-Barbe, du nom du patron des artilleurs, contient la poudre à canon et les boulets de canons, les boulets ramés ainsi que les biscayens - mitraille. La soute aux poudre doit être protégée de ses deux ennemis : le feu et l'eau de mer. Pour éviter que les trous dans la coque ne mouillent la poudre et la rendent totalement inutilisable, la soute aux poudres est entourée par la soute aux biscuits. Pour plus de sécurité encore, la poudre est stockée dans des tonnelets étanches et parfaitement alignés, loin du foyer qui brûle au centre de la pièce. Il est rare que les boulets de canons arrivent jusqu'à la Sainte Barbe, car il doivent pour cela non seulement toucher les œuvres vives du navire mais aussi traverser la soute aux biscuits.

La Sainte Barbe renferme aussi, paradoxalement, un des trois feux du navire, afin de pouvoir travailler dans des bonnes conditions de luminosité et d'allumer les boutefeux. Le foyer est enfermé dans une cage suspendue au plafond et possédant une double épaisseur de grillage. Les boutefeux sont rangés contre la cloison de la soute aux poudres. Ils sont allumés lors du branle-bas de combat et le restent pendant des heures durant. Si l'un d'eux vient à s'éteindre, le servant de pièce responsable du boutefeux revient dans la Sainte Barbe pour le rallumer. La Sainte Barbe contient aussi les gargoussiers, sacs de cuir servant à remplir les gargousses de poudre. L'intérieur cylindrique du gargoussier, attaché au bout d'un bâton, est recouvert de gros papier et rempli de poudre. Le servant de pièce, appelé aussi gargoussier,

qui est chargé du transport et de la recharge du gargoussier, charge le canon de poudre en perçant la gargousse et en enfonçant le gargoussier dans la gueule du canon, pour que la poudre se verse au fond. Il retire ensuite le gargoussier en tirant sur le bâton auquel il est lié. Pour surveiller le foyer et la poudre, le Maître Canonnier à ses quartiers sur place et est chargé de leur entretien. Sur les navires de guerre, la soute aux poudres est gardée étroitement par les gardes marines, pour éviter tout sabotage.

Un incendie dans la Sainte Barbe fait exploser la poudre et volatilise l'arrière du navire, sur presque tous les navires, et l'avant sur les navire Anglais. Les rares survivants de l'explosion sont projetés à plusieurs dizaines de mètres au-dessus de l'eau, puis retombent en priant pour éviter de s'écraser sur un espar, d'en recevoir un ou pire, un canon, sur la tête. L'explosion de la soute aux poudres est un désagrément rarement accidentel et bien plus souvent criminel. La technique du brûlot utilise cette explosion à bon escient en projetant un navire sacrifié pour la cause. Le brûlot est chargé de poudre sur l'avant : point de contact avec la cible. Il est possible d'en badigeonner le bastingage avec de la poix, pour communiquer l'incendie à la victime et augmenter ainsi les chances de la détruire.

Pour ce type de combat non conventionnel, la soute aux poudres peut aussi contenir des tonneaux de feux grégeois, arme dangereuse sur un navire, mais hautement efficace lorsqu'on ne désire pas faire une prise mais détruire son adversaire.

Soute au Biscuit (F)

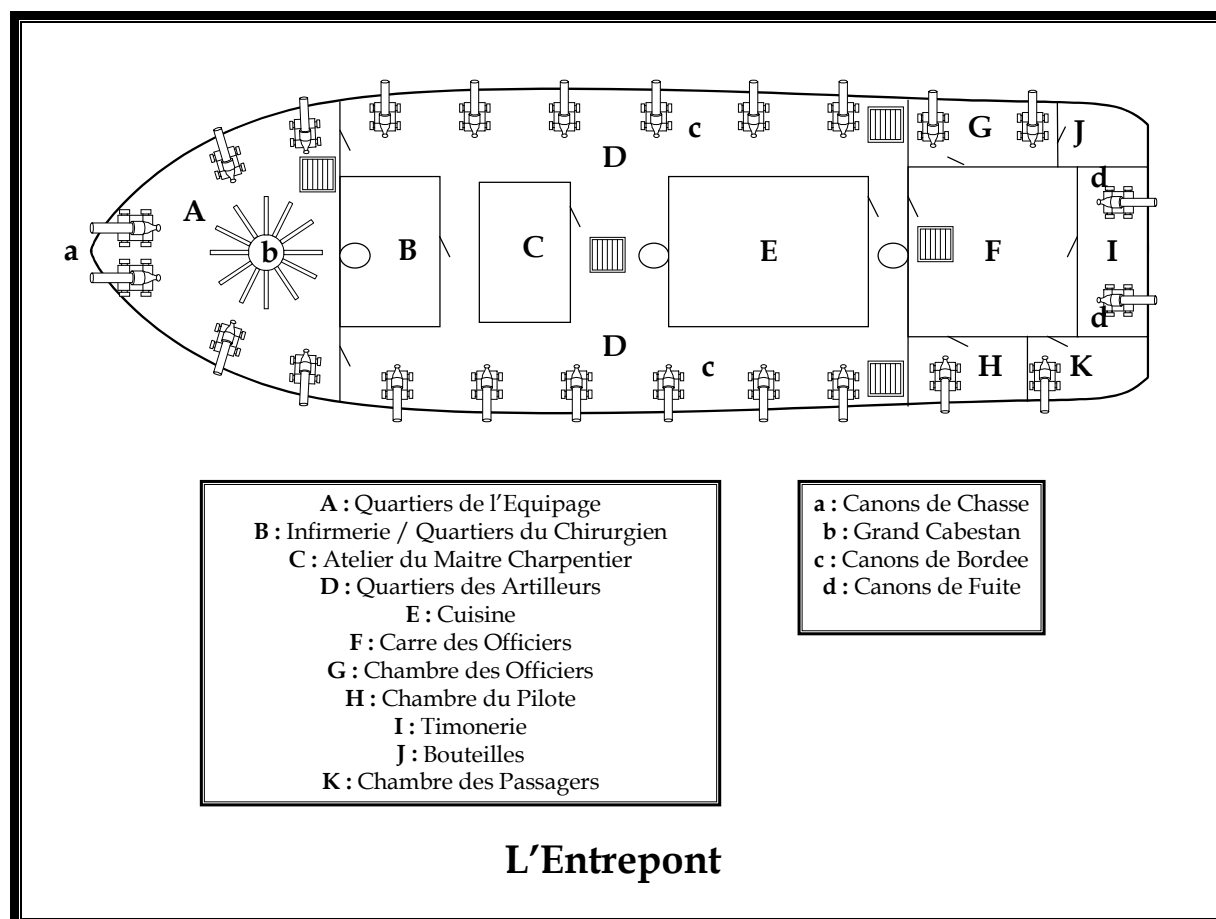
Le biscuit occupe les soutes de la poupe, afin de protéger la Sainte-Barbe et d'être à l'abri de l'eau de mer. En effet, l'eau de mer qui pénètre au travers de la coque d'un navire se stocke au pied du grand-mât, d'où elle est évacuée par la pompe principale du navire. Au pire, l'eau de mer est absorbée par le biscuit, qui devra être consommé rapidement sous peine de devenir immangeable. Le biscuit marin est absolument excellent et être réduit à ne manger que du biscuit n'a rien d'un calvaire.



Pompe

L'eau de mer contenue dans les cales descend jusqu'en bas du grand mât, d'où elle est projetée par la pompe jusqu'à l'extérieur du navire. L'usage de la pompe est d'autant plus éreintant que le navire embarque d'eau. Les hommes doivent se succéder rapidement à la

pompe, sans pouvoir faire autre chose quand il sont relevés que de récupérer un bon moment. S'ils quittent leur poste et que les voies d'eau ne sont pas aveuglées, le navire embarque tant d'eau en quelques minutes qu'il sombre définitivement vers le fond.



Entrepont

Quartiers de l'Équipage & des Artilleurs (A & D)

Hamacs et Effets Personnels

Les hommes d'équipage de la bordée de repos vivent dans leurs quartiers, qui occupent l'avant et le centre de l'entrepont. Ils dorment dans des hamacs, qu'ils partagent à deux, chacun avec son matelot. Pendant que l'un dort, l'autre est sur le pont à la manœuvre. Les hamacs, appelés aussi branles sont serrés les uns près des autres pour prendre un minimum de place et sont faciles à enlever en cas de branle-bas de combat. Les quartiers de l'équipage sont toujours parfaitement rangés, en accord avec la manie de rangement des

marins, pour qui l'espace ne doit pas être gâché. Les matelots stockent donc leurs rares effets personnels dans des balluchons de toile ou dans des coffres en bois, ou en cuir pour les plus riches. Ces effets personnels se limitent à quelques vêtements, accompagnés parfois d'une guitare. Les pirates rangent leurs armes avec leurs affaires: sabres, haches, dagues, qu'ils aiguisent pendant des heures durant avec amour et leurs plus beaux pistolets, signes de leur richesse et de leurs hauts faits. Les flibustiers sont plus attachés à leur mousquets, le plus souvent des fusils de grande valeur, car à la fois rares et réputés pour leur efficacité redoutable.



Animaux

Lorsque le navire transporte des animaux vivants pour prolonger les vivres frais, les plus gros sont attachés dans le quartier des Artilleurs.

Canons

Sur tous les navires comportant des canons, les quartiers de l'équipage et des artilleurs sont flanqués de canons, arrimés et calés devant leurs sabords. Ces canons prennent une place importante, et, pour être utilisables en combat naval, doivent être entourés d'une zone dégagée. Les marchandises ne doivent donc pas être stockées ici, ce qui limite grandement la capacité de transport des navires armés pour la course ou pour la guerre. Une alternative raisonnable serait de remplacer les canons de bordée par des canons de muraille.

Les affûts des canons sont disposés sur des socles en bois munis de roues, et percés d'un fin trou vertical, appelé la lumière, au niveau de la culasse, pour mettre le feu à la poudre. Pour empêcher un canon de bouger, les artilleurs disposent de cales en bois. Un palan est aussi installé sur le canon pour le ramener au sabord plus aisément. Par contre, les artilleurs doivent profiter du recul lors du tir ou s'arc-bouter sur la coque pour reculer le canon du sabord. En dehors des combats navals, les sabords sont fermés, les canons reculés, sur leurs cales et solidement arrimés à l'aide du palan.

Matériel d'Artillerie

Le matériel nécessaire à la recharge et au pointage des pièces occupe aussi de la place et doit être parfaitement rangé pour être opérationnel rapidement.

- ◆ Ecouvillon : L'Ecouvillon, qui se présente comme un bâton de bois bordé de poils durs, sert à nettoyer le canon, après le tir, des barbilles de poudre incandescentes qui s'y accrochent.
- ◆ Baquet : Le baquet contient de l'eau versée sur l'affût du canon pour le refroidir après le tir, qui le rend brûlant.
- ◆ Refouloir : Le refouloir est un bâton de deux mètres de long, dont le bout est plus épais et de même diamètre que la gueule du canon, afin de tasser la poudre, puis le boulet sur la poudre, pour obtenir une explosion plus efficace.
- ◆ Gargoussier : Le gargoussier est un sac de cuir cylindrique de même calibre que le canon. Il sert à remplir la gargousse, qui est un sac de papier de même forme contenant la poudre, qu'on introduit dans la gueule du canon après l'avoir crevée. On tasse la gargousse dans le fond du canon à l'aide du refouloir. L'avantage évident de la gargousse tient au fait qu'elle est faite à l'avance, rapide à charger dans le canon et évite de verser de la poudre sur le pont au moment de la recharge. Une charge de poudre est égale à un tiers du poids du boulet que l'on charge. Tirer à double charge revient à introduire deux boulets et deux charges de poudre dans le canon. La gargousse est créée dans la Sainte Barbe pour plus de sûreté et à chaque fois que le canon est rechargé, ce qui ralentit la recharge.
- ◆ BouteFeu : Le boutefeu est un bâton équipé d'une mèche de poudre qui se consume lentement. On s'en sert pour mettre le feu à la poudre versée au préalable dans la lumière - trou vertical dans la culasse - qui met le feu à la gargousse et déclenche l'explosion. Les boutefeux sont stockés dans la Sainte Barbe.
- ◆ Aspect & Coin de Mire : Pour régler la hauteur de tir du canon, les servants de pièce soulèvent la culasse avec un levier : l'aspect, pendant que le chef de pièce introduit sous la culasse le coin de mire. Plus le coin de mire est enfoncé sous la culasse, plus la culasse est soulevée, et plus l'angle de tir sera bas.
- ◆ Boulets : Les boulets de canon, les boulets ramés et la mitraille sont stockés à côté du canon, où ils forment une pyramide, qui reste stable même lorsque la mer devient forte.
- ◆ Braseros : Lorsqu'on tire à Boulets Rouges, le Maître Canonnier fait installer près de chaque canon un brasero, pour porter les boulets au rouge avant de les introduire dans la gueule du canon.

Infirmierie (B)

« Un camarade que j'aimais se présenta à moi dans un état déplorable ; il avait une flèche enfoncée dans l'œil. Ce malheureux, répandant une prodigieuse quantité de sang de son œil blessé et autant de larmes de celui qui ne l'était pas, me pria avec insistance de lui retirer la flèche qui lui causait une violente douleur ; et, comme il voyait que la



pitié m'empêchait de le secourir assez promptement, il se l'arracha lui-même.

A.O. Oexmelin : « *Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde* »

Salle

Le Chirurgien loge dans l'infirmierie, qui lui sert aussi de lieu de travail. Il y soigne ses patients en dehors du combat naval, pendant lequel ils sont trop nombreux pour loger dans une si petite pièce.

Combat Naval

En combat, les amputations et les cautérisations sont effectuées dans la cuisine, emplies des cris de douleurs des hommes à qui on enlève un bras ou une jambe, et des derniers râles des mourants. Les survivants d'un combat devront parfois attendre des heures avant de passer sur la table d'opération. Les premiers soignés ont bien plus de chances de survivre que leurs suivants, car chaque intervention dure de cinq à quinze minutes, et il faut beaucoup moins que cela à un homme pour mourir d'une jambe à moitié arrachée.

Soins

Les hommes nécessitant des soins constants sont isolés dans l'infirmierie, jusqu'à un rétablissement suffisant. Le confort après l'intervention influe autant sur la survie des blessés que les interventions elles-mêmes, et c'est au chirurgien de modérer les ardeurs du capitaine en lui rappelant que chaque jour passé dans le gros temps, et a fortiori si le navire charrie de la toile – porte plus de voiles qu'il ne devrait – verra la mort d'un nouveau blessé.

Trousse de Soins

Le Chirurgien de Bord tient aussi le rôle de médecin, et doit renouveler souvent son stock de médicaments, qui s'épuise à grande vitesse lors d'une épidémie ou d'un combat naval. Ce trousseau de soins comprend :

- ◆ Instruments de Chirurgien : Le chirurgien a besoin, pour opérer ses patients, que ce soit pour retirer une balle ou pour amputer un membre, d'une scie, de couteaux fins et aiguisés, de pinces pour écarter les chairs et attraper les balles. Ces opérations se font sans anesthésie, et les instruments ne sont pas lavés entre deux opérations successives, si bien que la mort

par une fièvre quelconque peut être attribuée à la blessure. Tous ces instruments existent dans toutes les tailles possibles, en fonction de la zone à opérer et du résultat escompté. Une opération chirurgicale se termine souvent par la mort du patient, et d'autant plus souvent que le médecin est inexpérimenté.

- ◆ Alcool : Le chirurgien se sert de l'alcool parfois pour laver les plaies, mais bien plus souvent pour anesthésier un patient avant de l'amputer. Cette anesthésie prend du temps et est coûteuse en alcool, c'est pourquoi elle est remplacée en combat par un morceau de cuir ou de bois entre les dents pour ne pas se mordre la langue sous la douleur.
- ◆ Herbes : Les herbes utilisées par le chirurgien peuvent être des herbes européennes reconnues par les académies de médecine. Le stock de ces herbes et autres baumes tout prêts est difficilement renouvelable : à prix d'or et seulement dans les plus grandes villes. Avant 1700, il est exclu d'en trouver en dehors de l'Europe. Ce manque pousse les médecins à expérimenter eux-mêmes, pour déceler les vertus curatives des plantes des Caraïbes. Les îles Caraïbes regorgent d'ailleurs de plantes aux bonnes vertus, très bien connues des indiens. Il reste à un chirurgien pragmatique à noter ses expérimentations médicales dans un journal et à rester à l'écoute d'autres médecins du nouveau monde, ou à se fier à une science plus ancienne. Les chirurgiens ont en effet beaucoup à apprendre des indiens du nouveau monde qui n'ont pas encore été exterminés, car ils possèdent une excellente connaissance des propriétés des plantes du nouveau monde et de la façon de les faire ressortir.
- ◆ Matériel d'Herboristerie : Si un chirurgien se sent l'âme d'un herboriste, il possède probablement aussi de quoi préparer des décoctions, baumes et filtres à partir des herbes trouvées sur les îles.

Atelier du Maître Charpentier (C)

Aspect

L'atelier du Maître Charpentier est équipé pour que plusieurs personnes puissent y vivre : coffres, hamacs. Jouxant la partie habitable, l'atelier contient des lourdes pièces de bois, allant du tronc mal équarri au mât de



misaine prêt à l'assemblage. Le Maître Charpentier travaille sur une vaste table de chêne, qui peut lui servir à scier du bois comme à tracer les plans d'une innovation pour le navire.

Types de Réparation

Dans son atelier, le Maître Charpentier prépare les pièces de bois nécessaires à la réparation de la coque : bordé, couples, gouvernail, accastillage, bastingage et lattes du pont, ainsi que la mâture : tronçons de mâts, vergues, cornes, bômes et antennes. Ces pièces sont préparées longtemps à l'avance, afin d'accélérer la réparation. Lors d'un combat, les réparations doivent être faites très rapidement, et pour des pièces de formes peu prévisibles. Le Maître Charpentier exécute alors des réparations de fortune, qui doivent tenir le temps de faire plus solide.

Processus de Réparation

La réparation finale se fait donc en trois temps. D'abord, le Maître Charpentier inspecte le navire pour évaluer les dégâts. Il présente ses remarques au second ou au capitaine, en lui précisant les risques de la non-réparation des dommages, pour qu'il puisse trancher. Le capitaine peut lui demander d'opérer des réparations alors que le navire navigue, ou bien d'entretenir les réparations de fortune jusqu'au prochain mouillage, où tout pourra être réparé au calme. Ensuite, le Maître Charpentier prépare les pièces à réparer qu'il n'a pas dans son stock. Enfin, il effectue la réparation proprement dite. Il doit réparer rapidement, si le navire est sous voiles, pour ne pas l'immobiliser trop longtemps, par exemple pour dresser un mât. Le Maître Charpentier réquisitionne alors les matelots qui ne sont pas de manœuvre sur le moment pour l'aider à réparer.

Outils

Le Maître Charpentier utilise des outils variés, qui lui permettent de donner au bois sa nouvelle forme. Ces outils doivent permettre de séparer une pièce de bois en deux, d'associer des pièces de bois, de creuser ou raboter le bois et aussi de le tordre. Le Maître Charpentier sépare une pièce de bois en deux à l'aide d'une scie, d'une masse et d'un coin, ou d'une hache. Pour associer deux pièces de bois, il doit leur donner des formes

complémentaires, par exemple en creusant une fissure en biseau dans l'une, correspondant à une excroissance de l'autre. Il utilise aussi des chevilles de bois et des clous, qu'il enfonce à grand coup de marteau ou de maillet. Pour creuser une pièce de bois il utilise une herminette, et un rabot pour la finition. Pour donner au bois une forme courbe, se contenter de le tordre le casserait net. Le Maître Charpentier effectue la torsion du bois en le plongeant dans de la vapeur d'eau. Lorsqu'il fait aussi office de forgeron, il utilise bien sûr les outils adéquats, mais ne peut le faire qu'à terre, car la manipulation du feu à bord est dangereuse et doit être limitée au strict minimum.

Matière Première

De nombreux types de bois dont le chêne, le pin et le hêtre, sont à la disposition du Maître Charpentier pour la réalisation de ses pièces de réparation. Il les choisit en fonction de leurs propriétés physiques adaptées à l'usage qu'il veut en faire. Le chêne est un bois lourd, dense et résistant, parfait pour la quille, les couples, les mâts et le bordé de l'entrepont. Le hêtre est un bois très rigide, qui est utile pour les vergues. Le pin est un bois flexible qui peut servir à lacter le pont par exemple.

() Plans*

Le Maître Charpentier, s'il se sent la fibre de l'ingénierie navale, peut entreprendre des améliorations des qualités Nautiques du navire ou des aménagements. Certains d'entre eux nécessitent une totale révision de la structure du navire et restent difficilement envisageables. D'autres peuvent prendre corps plus facilement. Le genre d'innovation dont le Maître Charpentier est l'auteur peuvent supprimer un défaut structurel du navire, comme un mât trop sur l'avant, ou bien être plus cosmétique, comme rajouter des pièces de canon, sans déstabiliser le navire bien sûr. Avant de procéder aux modifications de la coque, une série d'esquisses s'imposent, pour prendre conscience de la faisabilité de ces innovations.

Une fois les plans prêts, Le Maître Charpentier pourra toujours essayer de convaincre le capitaine – ou l'équipage dans son ensemble sur un navire pirate – d'accepter la modification. Comme en général les décideurs trouvent toujours à redire, on peut



trouver sur l'établi du Maître Charpentier des dizaines d'ébauches de plans témoignant de l'imagination du créateur. Les plans sont tracés sur parchemin avec des mines de plomb ou de graphite.

Cuisines (E)

Le cuisinier a ses quartiers dans les cuisines et y prépare l'ordinaire de l'équipage. Les cuisines sont vastes car elles doivent contenir la bordée de repos au moment du repas. Sur les plus petits navires, le repas se prépare dans la cuisine, mais est consommé par l'équipage sur le pont. Mis à part sur les navires pirates, les officiers déjeunent et dînent dans le carré des officiers, où ils sont de temps en temps rejoints par le capitaine. Cette séparation entre les hommes d'équipage et le commandement ne se limite pas au lieu du repas, mais touche aussi à sa teneur. Il n'est pas question pour des nobles ou de riches marchands de manger du biscuit ou un maigre repas de viande avec des légumes en purée. Ils attendent du coq un repas raffiné, où la sauce et le vin apportent une touche de luxe à la nourriture qui vient de leurs réserves personnelles. Les hommes d'équipage, sur de tels navires, s'il se rendaient compte de ce que mangent leurs commandants alors qu'eux-mêmes sont parfois rationnés, seraient beaucoup plus sensibles aux germes d'une mutinerie qu'à l'habitude. Les officiers de la marine de guerre ont donc leurs laquais personnels, qui n'ont pas à rentrer en contact avec l'équipage, et des gardes marines, pour interdire aux hommes l'accès au gaillard d'arrière.

Les cuisines sont pourvues de grandes tables et de bancs pour les hommes d'équipage, qui mangent leur ordinaire dans une écuelle en bois. Parfois, mais pas toujours, le coq joint à sa nourriture des pots de sel, pour que les hommes arrangent la nourriture à leur goût. La cuisine est préparée dans le fourneau, dans lequel brûle un des trois feux du navire. Le fourneau est bordé d'étagères, qui portent les batteries de vaisselle. Le coq y garde aussi les condiments avec lesquels il agrémenté les repas des officiers : safran, clous de girofle, cannelle, sucre de canne, herbes aromatiques, piment.

Carré des Officiers (F)

Description du carré

Le carré des officiers occupe la plus grande partie du gaillard d'arrière au niveau de l'entrepont. Les officiers y passent la majeure partie de leur temps libre et y prennent leurs repas. A cet effet, une table et des chaises sont dressées dans le carré. Sur les navires de guerre et les navires marchands, la vaisselle est rangée dans un coffre par les laquais des officiers. Ces laquais sont chargés du rangement du carré ainsi que de son entretien. Leur service s'étend naturellement aux chambres des officiers. Ils assurent le service des repas dans le carré, qui est fermé au reste de l'équipage. L'équipage ne doit en effet pas être en contact avec ce lieu luxueux, qui contraste douloureusement avec ses quartiers. De plus, il supporterait encore moins les doux fumets des gibiers en sauce que le cuisinier prépare pour les officiers alors que lui ne connaît que le biscuit et la viande salée. Le carré est plus ou moins luxueux selon les moyens des officiers qui l'arrangent à leur guise, malgré les ordres de l'amirauté qui stipule que le mobilier doit rester sobre sur les navires de guerre. Sur les navires pirates qui comportent un carré des officiers, qui n'est bien sûr fermé à personne, le mobilier vient des différentes prises, créant un melting-pot cocasse de meubles d'origines et de qualités différentes. Certains carrés sont équipés d'une bibliothèque pour le loisir des officiers.

Utilisation du Carré sur les Navires de Guerre et Marchands

Le carré des officiers est le lieu de détente et de travail du second, du canonnier – 2nd et 3^{ème} lieutenants sur les navires de guerre – ainsi que des enseignes. On peut à la rigueur y trouver de temps à autre le capitaine, qui quitte la solitude de la salle du conseil pour trouver au pont du dessous un peu de compagnie. Le Maître Pilote peut aussi y être vu, mais plus rarement sur les navires de guerre, car il ne fait pas partie de la noblesse. Le carré est avant tout un lieu de détente pour les officiers qui peuvent y lire à leur aise, loin du vacarme du tillac. Le carré sert aussi de fumoir et de salle de jeu. Lorsque le navire comporte des musiciens, les officiers peuvent s'installer sur la galerie de poupe en vue d'écouter une symphonie jouée par les musiciens du bord.



Le Carré des Officiers sur les Navires Pirates

La notion de quartiers pour les officiers, que l'on séparerait de l'équipage, est contraire à la volonté d'égalité des pirates idéalistes. Certains pirates y sont peu attachés et laissent les officiers jouir des bénéfices de leur commandement. Sur les navires les plus idéalistes, le carré des officiers a tout bonnement disparu, ou est accessible à tous ceux qui veulent s'y rendre pour se détendre. La détente sur les navires pirates ne s'obtient qu'à grandes lampées de rhum, morceaux de chique et bouffées de pétun, au milieu d'une musique entraînante. Ce genre d'ambiance bon enfant mais un peu agité convient mieux aux quartiers de l'équipage qu'à une petite salle tranquille comme le carré des officiers. Celui-ci sert donc de lieu de travail aux officiers, qui peuvent y être dérangés par n'importe qui et sont tenus de passer plus de temps au milieu de leurs compagnons que seuls au milieu des meubles.

Chambres (J, H & K)

Les chambres des officiers, des passagers et du pilote sont des petites salles au mobilier très sobre. Celui-ci se limite à un coffre à effets personnels par personne résidant dans la chambre, à une ou plusieurs couchettes encastrées dans le mur, et bien souvent à un ou plusieurs canons qui l'encombrent de leurs masses imposantes et grotesques. Les couchettes sont faites d'un cadre de bois, ayant un drap pour fond, sur lequel on peut pousser le luxe jusqu'à avoir un matelas. Le tout est suspendu comme un hamac, pour éviter que le tangage et le roulis ne jettent le dormeur sur le sol. Les effets personnels des officiers se limitent à des vêtements et uniformes, de service et d'apparat, un sabre ou une rapière, ainsi que des pistolets et une dague. D'aucuns amèneront aussi un livre qui leur est cher ou autre possession très personnelle qui ne peut les quitter, mais dans l'ensemble les officiers préfèrent installer leurs biens les plus encombrants, s'ils sont utiles à tous, dans le carré des officiers.

Notez que certains équipages pirates peuvent abolir le privilège d'avoir une chambre et un carré des officiers, ce qui transforme le gaillard d'arrière au niveau de l'entrepont en une extension du quartier des artilleurs.

Timonerie (J)

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, la timonerie ne contient pas la barre à roue qui permet de gouverner le navire, mais seulement le système de transmission. Ce système de transmission transforme le mouvement circulaire dans un plan vertical de la barre à roue en mouvement circulaire dans un plan horizontal du gouvernail. Cette transmission est assurée par des courroies et de gigantesques poulies, qui démultiplient l'effort exercé sur la barre, pour que les hommes de barre puissent la tenir. Les sabords donnant sur la poupe et l'étambot du navire permettent de faire feu avec des canons de fuite, mais aussi de surveiller le bon état et le fonctionnement du gouvernail. Celui-ci est une grande planche de bois verticale dont l'orientation par rapport au navire permet de le diriger. Le gouvernail est attaché à l'étambot par des gonds et, comme nous venons de le voir, actionné par des cordages.

Un homme vient régulièrement vérifier que les cordages sont en bon état et que le système de transmission fonctionne bien.

Bouteilles (J)

Les officiers accèdent par leur chambre aux bouteilles, sorte de salle de bain où ils peuvent prendre leur douche journalière. L'eau - de mer - arrive par le caillebotis du plafond et passe par le caillebotis du plancher.

Canons de Chasse (a)

Les Canons de Chasse sont très semblables aux Canons de Bordée, mis à part peut être leur calibre, souvent supérieur, et leur forme plus allongée. Un canon de chasse peut projeter un boulet sur une distance de deux kilomètres, même si la précision à cette distance est fortement limitée. Il n'est vraiment intéressant de tirer avec les canons de chasse que lorsqu'on poursuit une proie. En effet, la fragilité de la poupe des navires compense le faible nombre de canons de chasse, qui n'excède pas deux, contre une vingtaine de canons de bordée, sur les navires de taille moyenne.



Grand Cabestan (b):

Situé sur le gaillard d'avant, au-dessus de la salle des ancres et au sein même du quartier de l'équipage, le grand cabestan permet de déplacer les plus lourdes charges. Le grand cabestan est constitué d'un grand cylindre, tournant autour de son axe vertical et flanqué de barres horizontales qui permettent à une trentaine d'hommes de le faire tourner sur son axe. Les deux fonctions les plus usuelles du cabestan sont de remonter les ancres et de charger ou de décharger les plus lourdes charges, par l'intermédiaire d'un palan fixé sur la grand vergue. L'équipage peut ainsi transborder les réserves, mais aussi les canons.

Les câbles d'ancres sont fixés sur l'ancre, qui est suspendue pendant la navigation à l'extérieur du navire. Ils passent par l'écubier - trou dans la coque du gaillard d'avant, à hauteur du cabestan et destiné au passage des câbles d'ancres - et un trou dans le sol, près du cabestan. Le diamètre du cabestan, qui est égal à un douzième de la largeur du navire à l'endroit où il est fixé, n'est cependant pas suffisant pour y enrouler les câbles d'ancres. Pour remédier à ce problème, l'équipage utilise un câble circulaire, plus fin que le câble d'ancre, attaché par des nœuds de cabestan sur le câble d'ancre en plusieurs endroits, sur une longueur de plusieurs mètres. Ce câble circulaire est enroulé autour du cabestan, et permet ainsi de tracter le câble d'ancre. A mesure qu'on remonte le câble d'ancre, le câble circulaire est attaché au câble d'ancre du côté de l'écubier et détaché du côté du cabestan, pendant que le câble d'ancre descend dans la salle des ancres en dessous. Remonter une ancre prend donc beaucoup de temps et fatigue l'équipage, qui doit fournir un effort énorme pendant une bonne heure.

Pour mouiller, l'équipage n'utilise pas le grand cabestan. Le Maître d'Équipage doit prévoir la biture - longueur de câble d'ancre nécessaire au mouillage. L'équipage fixe alors le câble d'ancre de façon à laisser filer la longueur de câble prévue par leur Maître d'Équipage. On laisse tomber l'ancre et le câble sans les retenir d'aucune façon. Le câble s'arrête naturellement lorsque la longueur de câble mouillée correspond à la biture. La biture se calcule en fonction de la profondeur du fond, du vent, du courant et de la place disponible pour le navire dans le mouillage - lieu où l'on mouille l'ancre. Une mauvaise

biture signifie que le mouillage est un échec et qu'il doit être recommencé. Si la biture est trop longue et que d'autres navires sont mouillés non loin dans la même baie, le navire risque d'aborder accidentellement ses voisins. Il vaut mieux s'en apercevoir tout de suite que pendant un changement de marée nocturne .

Les barres de cabestan ne servent pas que pour actionner le cabestan, mais font aussi des armes redoutables.

Accès

Le grand cabestan se trouve au milieu des quartiers de l'équipage.

Canon de Bordée (c)

Les canons de bordée sont des pièces d'artillerie de calibre six, huit, douze, dix-huit, vingt-quatre ou encore trente-six pour les plus gros navires. Les canons sont très encombrants et lourds, on doit donc en limiter le nombre pour pouvoir charger une quantité raisonnable de marchandises sur un navire. Le canon est fait de deux parties, l'affût et son socle de chêne. L'affût, qui est de bronze ou de fonte, comporte une gueule, trou béant par lequel on charge les boulets et la poudre, et une culasse. La gueule du canon est brûlante après le tir et doit être refroidie à chaque fois qu'il crache un boulet. La culasse, qui n'est pas amovible sur les canons de bordée, est percée en son sommet d'un trou, la lumière. Pour mettre le feu à la gargousse de poudre, les artilleurs font passer par la lumière une mèche, qu'ils n'ont qu'à allumer pour faire feu. Le socle du canon, fait de bois de chêne pour résister au recul au moment du tir, et bien sûr aux boulets de canons ennemis, est équipé de roues pour faciliter la manœuvre du canon.

La puissance des canons de bordée tient à leur nombre important. Le tir aux canons de bordée n'est pas intuitif, car on ne tire pas dans la direction de déplacement du navire mais dans la direction perpendiculaire. Les artilleurs font feu de la bordée qui fait face à l'ennemi, Bâbord ou Tribord.

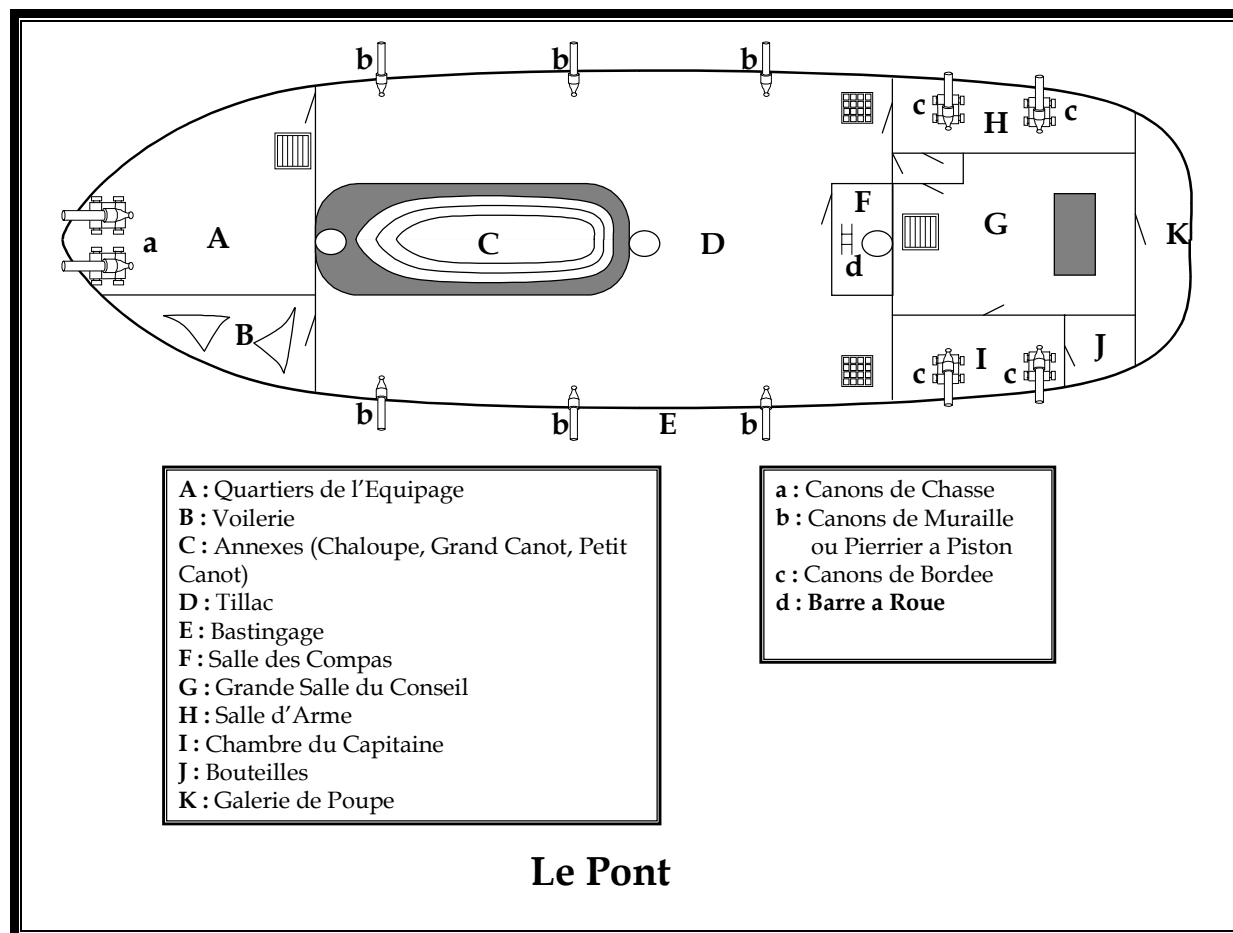
Canon de Fuite (d)

Les canons de fuite sont semblables aux canons de chasse. Seuls les plus gros navires en comportent, car ils ne sont pas très utiles. En effet, ce serait bien le diable si un boulet tiré

par un canon de fuite touchait la poupe de sa cible, contrairement aux canons de chasse. Il n'est donc pas très intéressant d'avoir un faible nombre de canons de fuite, car leur puissance

de feu est trop faible, mais ils peuvent suffire à endommager suffisamment la mâture adverse pour permettre à une proie de prendre le large.

Le Pont



Quartiers de l'Équipage (A)

Ce second étage des quartiers de l'équipage ressemble à celui du dessous. On y accède par une porte donnant sur le tillac et par une écoutille donnant sur les quartiers de l'équipage juste en dessous.

Voilerie (B)

Le Maître Voilier a ses quartiers dans la voilerie, qui lui sert aussi d'atelier pour la réparation des voiles et des cordages. Il passe bien sûr beaucoup de temps à inspecter les voiles et manœuvres en poste, mais reprise les voiles dans son atelier. La voilerie contient donc un hamac et un coffre à effets personnels pour tout mobilier.

Jeux de Voile

Dans le fond de la voilerie, on peut apercevoir les jeux de voiles supplémentaires que le voilier stocke pour pouvoir remplacer la toile rapidement. Ces jeux de voiles occupent une place impressionnante, car chaque jeu de voile représente plusieurs milliers de mètres carrés sur les navires de grande importance. Chaque voile est gigantesque et ne peut être totalement déroulée dans la voilerie. Pour sortir un jeu de voile de la voilerie, une vingtaine d'hommes sont nécessaires pendant une bonne demi-heure. À côté des jeux de voiles, le voilier range de grands pans de toile de lin, pour les réparations. Ces pans de toiles sont aussi très grands, car le voilier préfère remplacer tout un pan de toile que de rapiécer la voile, pour des raisons d'esthétisme et d'efficacité.



Cordages

Le Maître voilier ne peut pas vraiment commettre – préparer à partir du simple fil de chanvre – de nouveaux cordages. Il se contente de les remplacer et de les réparer. Il stocke donc dans la voilerie des kilomètres de cordages supplémentaires, pour remplacer un cordage en poste rapidement pendant sa réparation. Le Maître Voilier conserve les vieux cordages goudronnés, inutilisables pour la navigation, mais très utiles au Maître calfat, qui en fait de l'étoupe.

Atelier de Voilerie

L'atelier de voilerie se résume à un établi contenant de forts ciseaux, de grosses aiguilles pour traverser les voiles très épaisses, de pommeaux de couture – pièces de cuir se plaçant dans le creux de la main et permettant de pousser l'aiguille au travers de la voile sans se blesser – et toutes sortes de fils à voile. Pour renforcer les trous dans la voile, qui servent au passage des écoutes, amures, drisses, bosses de ris et garcettes de ris, le Maître Voilier fixe par un point circulaire des anneaux de cuivre. Ces anneaux permettent à la voile de résister au frottement des manœuvres sur la voile.

La voilerie utilise un point de couture particulier, pour lier deux pans de toile, en forme de zigzag très prononcé. Ce point peut être utilisé pour renforcer une toile. Pour ce faire, la méthode la plus simple consiste à doubler l'épaisseur de la toile en lui rajoutant un autre pan de toile. Il ne s'agit bien sûr pas de renforcer toute la voile, ce qui la rendrait trop raide et trop lourde, mais seulement les parties subissant les efforts et les frottements les plus importants. Les zones à renforcer sont donc les bordures de la voile, les trous ou passent des cordages pour la manœuvre et les zones de la voile qui resteront en poste lorsqu'un ou plusieurs ris seront pris dans la voilure, par gros temps.

Une bonne voile n'est pas plate, et son creux lui est donné par le point de couture. Pour ce faire, le Maître voilier doit coudre ensemble deux pans de toile de largeurs légèrement différentes, si bien que le creux sera plus important au niveau du plus large.

Atelier de Corderie

Afin de réparer les cordages et de leur donner des formes particulières, le Maître Voilier utilise des épissoirs – sorte de très grosses aiguilles que l'on enfonce entre deux torons du cordage pour faire passer un toron d'un autre brin. Il utilise aussi des fils à voiles pour effectuer des surliures.

Un cordage est fait de torons, qui sont des cordages plus petits, ces torons sont tordus et enroulés ensembles par groupe de trois le plus serré possible. Cette opération s'appelle « commettre un cordage ». Lorsqu'on relâche le cordage, la torsion des torons dans un sens et l'enroulement dans l'autre sens permettent au cordage de tenir en place. Plus un cordage est commis serré, et plus il sera résistant à la tension et au frottement.

La surliure ne modifie pas la structure du cordage. Un fil à voile entoure plusieurs brins de cordage pour les solidariser ensemble. Ce fil à voile fait un grand nombre de tours très resserrés, avant de passer dans une ganse prévu au début de la surliure et passant sous les tours de fil à voile. Ce système d'auto serrage est suffisant en soi, pour une surliure bien faite, mais on préfère assurer la surliure en piquant le fil à voile au travers du cordage à plusieurs reprises. La surliure permet par exemple de faire une boucle au bout d'un cordage.

L'épissure modifie la structure du cordage. Elle est plus longue à réaliser que la surliure, mais dure aussi plus longtemps. Pour faire une surliure, on défait les torons au bout d'un cordage, et on les fait passer au travers d'un autre cordage, entre les torons, au moyen d'un épissoir. La façon de faire passer les brins du premier cordage entre les torons du second est déterminée par la fonction future des deux bouts. On peut faire passer un cordage au travers de lui-même pour faire une boucle, ou mettre deux cordages bout à bout, ou encore chercher à obtenir un cordage en croix à partir de deux cordages différents.

Annexes (C)

Les trois annexes : la chaloupe, le grand canot et le petit canot sont encastrées les unes dans les autres et retournées sur le pont. On les arrime solidement, pour qu'elles ne risquent pas de se libérer d'elles-mêmes dans le gros



temps. Pour mettre une des annexes à la mer, on installe un palan aux extrémités de la grand vergue et de la vergue de misaine, pour soulever l'esquif et le reposer dans l'eau.

Tillac (D)

Le tillac est un pont découvert, sur lequel on effectue le gros de la manœuvre. Les simples matelots y règlent les amures et les écoutes, ainsi que les bras de vergues des basses voiles, et hissent ou affalent les voiles. Le tillac est toujours parfaitement rangé et n'est encombré que par les trois annexes, qui occupent le milieu du tillac, en contrebas. Pour accéder au gaillard d'avant, les hommes d'équipage utilisent les passe avants, partie du tillac qui sert de passerelle entre l'avant et l'arrière. Le Tillac est donc encadré par le gaillard d'avant du côté de la proue, la dunette du côté de la poupe, et le bastingage de chaque côté.

Il est transpercé par les mâts, auxquels il est solidarisé au moyen de coins de bois, enfoncés de chaque côté du mât. Les mâts traversent donc le tillac, mais aussi l'entrepont et la cale pour reposer au fond du navire. Ces trous dans le pont ne sont pas suffisants pour lui permettre de tenir, sauf sur de petits esquifs comme les bisquines, c'est pourquoi il est tiré vers les côtés par les haubans et galhaubans, vers l'avant par les étais et bas-étais, et vers l'arrière par le pataras. Les taquais, nécessaires pour fixer les manœuvres – cordages – après la manœuvre, ne sont pas placés sur le pont, mais plutôt sur les mâts et le bastingages, où ils sont à hauteur d'homme et ne risquent pas de blesser les pieds des matelots.

Bastingage (E)

Le bastingage entoure le tillac pour éviter aux matelots de tomber par-dessus bord. Il est beaucoup trop fin pour protéger les hommes de la mitraille et des boulets, c'est pourquoi le branle-bas de combat est nécessaire. Le bastingage est fait de deux barrières entre lesquelles, pendant le branle-bas de combat, les matelots viennent poser leurs branles – hamacs. Ces hamacs protègent assez bien de la mitraille, même si les hamacs devront être rapiécés avant de ré héberger leurs matelots. Le bastingage fait un peu plus d'un mètre de hauteur et est garni de taquais nécessaires à la manœuvre. Il porte notamment des crocs de lof, sur lesquels on vire – attache – les amures

des voiles. Plus on est près du vent et plus les amures sont attachées sur un croc de lof vers l'avant du navire.

Lorsqu'un navire court le risque d'être abordé, il dresse au-dessus du bastingage un filet d'abordage. Les abordeurs s'empêtrent dans ce filet, disposé verticalement, ce qui ralentit l'abordage et donne un court avantage aux abordés. Les gabiers les plus agiles s'en moquent complètement, car ils abordent par les vergues ou en se balançant au bout d'une drisse pour se réceptionner sur les haubans adverses. Le filet d'abordage gêne à la manœuvre et prend du temps à installer. Il n'est donc pas présent lors de tous les abordages.

Salle des Compas (F)

C'est dans la salle des compas que le timonier se tient à la barre du navire. La barre à roue est un grand volant que l'on peut manipuler à quatre personnes au maximum, dans le gros temps. La salle des compas ne permet pas de voir devant le navire, ce qui peut sembler un handicap pour qui ne connaît pas la navigation sur les grands voiliers. Le timonier ne barre donc pas à vue, mais en fonction des ordres qui lui viennent du second ou du Maître Pilote et, bien sûr, de la boussole. Cette boussole est posée devant lui, loin de tout objet en fer qui dévierait la direction de l'aiguille et tromperait le capitaine et le pilote dans leurs estimations. Avant la création du compas, dans le courant du XVIII^{ème} Siècle, les timoniers barraient à la boussole, qui est constituée d'un cadran fixe et d'une aiguille montrant le nord. La grande innovation du compas fut de rendre le cadran mobile et l'aiguille fixe indiquant de façon plus précise le cap du navire. La salle des compas contient aussi tous les instruments donc a besoin le Maître Pilote dans l'exercice de son travail.

Elle contient donc une table à carte, sur laquelle le Pilote reporte ses relevés et fait ses calculs de dérive, de courant, de marée, de vitesse et de position. Le pilote range dans le coffre de la salle des compas ses cartes, a moins que celles-ci ne soient à la disposition du capitaine dans la salle du conseil. Comme il peut arriver que les cartes soient rangées dans la salle du conseil, que le pilote en ait un besoin urgent et que le capitaine ait demandé à ne pas être dérangé, il vaut mieux que les



cartes soit rangées dans le coffre de la salle des compas.

Ce coffre contient en outre le loch, qui est constitué d'un plomb, d'une planchette, d'un fil garni de nœuds régulièrement espacés et d'un sablier d'une minute. Pour utiliser le loch, le pilote renverse le sablier pour avoir un décompte du temps et jette la tablette et le plomb, attachés au fil, par-dessus le bastingage à l'arrière de la dunette. La tablette et le plomb empêchent le fil du loch de se déplacer par rapport à l'eau, ce qui fausserait la mesure de vitesse. La vitesse, qui est comptée en nœud, est représentée par le nombre de nœuds qui défilent jusqu'à expiration du sablier. Un mille nautique n'est autre que la distance parcourue par un navire à la vitesse d'un nœud pendant une heure.

Pour mesurer la profondeur du fond, le pilote utilise une sonde, qu'il range avec le loch. La sonde est un simple fil à plomb, et la profondeur du fond se mesure en brasses, chaque brasse étant égale à l'envergure d'un homme, ce qui facilite la mesure. Pour sonder correctement, la vitesse du navire doit être faible, à moins que le pilote ne soit un expert pour compenser la position non verticale du fil à plomb afin de mesurer la profondeur effective du fond. Toute la science hydrographique du pilote n'est pas nécessaire pour connaître la profondeur du fond où on se trouve, mais plutôt pour en déduire la profondeur autour de soi, en fonction des différents relevés. Dans les Caraïbes, les hauts fonds, par temps calme, ne sont pas trop difficiles à repérer, grâce à la parfaite transparence de l'eau.

Le coffre de la salle des compas contient d'autres trésors, comme les instruments de navigation : astrolabe, bâton de Jacob ou nocturlabe. Utiliser un nocturlabe permet de connaître sa longitude, mais seulement si le pilote possède des cartes du ciel en fonction des jours de l'année. Le maniement du nocturlabe, objet rare, est un véritable casse tête pour un non initié. L'astrolabe et le bâton de Jacob sont simples d'utilisation, mais ne peuvent être utilisés qu'à midi s'il fait beau et ne permettent de déterminer que la latitude. De façon générale, le pilote et le capitaine font le point – déterminent la position du navire – grâce à un astrolabe et de l'estime, qui utilise la vitesse, la direction, et le dernier point.

Salle du Conseil (G)

La salle du conseil est le centre nerveux du navire et la propriété exclusive du capitaine. Le capitaine y vit et y travaille, pour faire la route, élaborer la stratégie militaire, mais aussi recevoir les invités de marque. La salle du conseil est une vaste salle carrée qui occupe toute la longueur de la dunette. Elle donne sur le tillac, qui permet d'accéder à la dunette, à la chambre du capitaine, à la salle d'arme sur les navires de guerre et à la galerie de poupe, lorsque la navire en comporte une. Sur les navires de guerre, l'accès à la salle du conseil est défendu par les gardes marine dont la salle d'arme est stratégiquement placée juste à côté.

Au centre de la salle du conseil est dressée une table, qui sert de bureau au capitaine, mais aussi de table pour ses repas. La qualité du mobilier dépend de la richesse du capitaine sur les navires de guerre et les navires marchands, car alors le capitaine peut emmener avec lui les bibelots qui lui sont chers pour son long voyage. On peut donc trouver dans la salle du conseil une bibliothèque, un meuble à alcools fins, un meuble à vaisselle ou toute autre chose qu'il lui sied d'y apporter. Si le navire ne comporte pas de pilote, les instruments de navigation et les cartes sont dans la salle du conseil. Dans son bureau, le capitaine range son précieux livre de bord, qui contient ses observations personnelles, ainsi que les observations des officiers de quart, à la fin de leur quart. Le capitaine range précieusement aussi son ordre de mission, s'il est missionné, et tous les papiers importants du navire : l'inventaire de la cargaison, les papiers officiels prouvant que le capitaine n'a pas volé son navire ni ce qu'il contient, ainsi que la chasse-partie chez les flibustiers et les pirates, contenant la loi et le mode de répartition du butin. Ces papiers sont très nombreux, et le capitaine se doit de les garder et de la mettre à jour le cas échéant.

Les discussions confidentielles ont lieu dans la salle du conseil, ce qui renforce encore le prestige et le mystère qui se dégagent de ce lieu magique pour les simples matelots. Le capitaine rend aussi justice dans la salle du conseil sur les navires de guerre. En bref, la salle du conseil sert de lieu social privilégié sur le navire, tout en restant la propriété exclusive du capitaine. Sur les navires pirates, la salle du conseil est accessible par tous à tout moment, bien que le capitaine puisse demander, en



temps de crise, à être au calme pour prendre une décision rapide, seul ou en compagnie du conseil. La salle du conseil est une salle des fêtes idéale pour fêter un événement ou donner un banquet.

Salle d'Arme (H)

La salle d'arme n'existe que sur les navires de guerre. Elle sert de quartiers aux gardes marines, commandés par un capitaine et un lieutenant. Les gardes marines y conservent toutes les armes en dehors des combats, armes blanches et à feu, pour rendre les mutineries difficiles, voire impossibles. Sur des râteliers sont stockés les sabres, rapières, haches, dagues, mais aussi mousquets, pistolets et grenades. Les gardes marines restent quant à eux toujours armés de leur mousquet, de leur baïonnette, ainsi que d'un sabre et d'un pistolet. Ils distribuent les armes pendant le branle-bas de combat.

Les gardes marines surveillent aussi en permanence la salle du conseil, le carré des officiers, la Sainte Barbe, voire la cambuse.

Chambre du Capitaine (J)

La chambre du capitaine ressemble fort aux chambres des officiers et du pilote, en plus cossu. Le capitaine sur les navires de guerre à son laquais attitré, qui se charge du ménage et du service.

Bouteilles (J)

Les bouteilles du capitaine lui permettent de se laver, et sont identiques à celles des officiers, au-dessus desquelles elles sont situées.

Galerie de Poupe (K)

La galerie de poupe est un ornement sans intérêt nautique particulier, qui sert à la détente du capitaine et des officiers, qui peuvent ainsi profiter du calme et de la mer. C'est une sorte de balcon, qui n'est accessible que par la salle du conseil. Un beau coucher de soleil sur la mer des Caraïbes en écoutant un concert sur la galerie de poupe laisse des souvenirs impérissables.

Canon de Chasse (a)

Les canons de chasse du pont sont identiques à ceux de l'entrepont.

Canon de Muraille (b)

Les canons de muraille et les pierriers sont des canons de petit calibre que l'on fixe sur le bastingage, au moyen d'un cardan. Ils sont donc mobiles et peuvent être dirigés dans n'importe quelle direction, ce qui est particulièrement pratique pour les recharger. Deux hommes suffisent pour ce faire, car il suffit de le faire pivoter sur lui-même. Pour régler l'abaissement du canon, l'artilleur dispose d'une goupille qui maintient le canon à la hauteur voulue. La mobilité dans un plan horizontal des canons de muraille leur permet de tirer à la fois en chasse et en bordée, ou en bordée et en fuite. Il sont aussi utiles, lors d'un abordage, pour effectuer des tirs à mitraille meurtriers en enfilade, fauchant les abordeurs par dizaines.

Canon de Bordée (a)

Les canons de bordée du pont sont identiques à ceux de l'entrepont.

Les Trois Feux

Pour des raisons de sécurité, le feu doit être cantonné à trois endroits : la salle du conseil à l'usage du capitaine, les cuisines pour préparer l'ordinaire, et la Sainte-Barbe pour allumer les boutefeux.

Relations de l'Équipage avec son Navire

L'équipage considère son navire comme un être vivant, à qui il attribue un caractère en fonction de ses qualités nautiques dans les différentes allures. On peut le dire fainéant au près, lorsqu'il se traîne, capricieux au large, quand il est prompt aux emardées, mais il peut aussi être docile, s'il est parfaitement équilibré. C'est aux trois Maîtres, s'ils le désirent, de légèrement modifier la carène ou la voilure pour lui donner meilleur caractère.

Les hommes d'équipage sont si attachés à leur mode de vie qu'ils se souviendront toute leur vie d'un navire qu'ils ont perdu. Ils ont l'impression de vivre plus avec lui qu'avec les



autres hommes d'équipage, comme si c'était le navire qui faisait les marins. L'équipage prend du temps à domestiquer un nouveau navire et pour cette raison, il hésite toujours avant d'en changer. Si les navires marquent les hommes d'équipage, leurs compagnons, s'ils meurent, sont vite oubliés, car il n'est pas donné au marin de temps pour vraiment réaliser qu'il a perdu un proche. La douleur accompagnant la perte d'un navire affecte d'autant plus les hommes d'équipage que cela les plonge dans l'oisiveté le temps d'en trouver un autre. Ils pensent avec nostalgie à toutes leurs joies lorsqu'ils servaient à son bord, aux difficultés et aux coups du sorts aussi, dont le moindre détail est transformé en travail d'Hercule dans leurs histoires.

Au contraire, pour un navire qui est une vraie plaie navigante, prenant l'eau de toute part et portant la poisse, l'affection de l'équipage se transforme lentement mais définitivement en aversion et le donner aux flammes sera un plaisir, comme si les mauvais souvenirs brûlaient de même.

Chez les Flibustiers

Les flibustiers ne sont pas à proprement parler des marins et s'attachent peu aux navires sur lesquels ils naviguent. Ils vouent leur vie à la fortune qui les attend sur les mers plutôt qu'au navire lui-même. Ils ne se donnent d'ailleurs même pas la peine de rebaptiser leur nouveau navire. Ils s'attachent par contre beaucoup à leur arme : leur fusil de boucaniers, qui à leur côté a connu tant de victoires.

Les flibustiers sont donc des pragmatiques, qui abandonnent sans état d'âme un navire s'il font une meilleure prise. S'ils se retrouvent sans navire, ils n'ont pas de quoi se lamenter et se mettent en marche pour trouver le chemin de la fortune ou du retour à La Tortue ou à la Jamaïque.

Chez les Pirates

Pour les pirates, le navire représente toute leur nouvelle vie qui commence. Ils le rebaptisent donc dès qu'ils en ont pris possession. Les noms des navires pirates reflètent en général leur révolte. Leur navire peut s'appeler « Victory », mais bien plus souvent « Revenge », « Liberty » ou, comme celui de Teach « Queen Ann's Revenge ».

Lorsqu'ils possèdent une petite flotte, ils peuvent donner à chacun de leur navire un nom correspondant à sa fonction. Un deux-ponts ou une frégate s'appelleraient alors « Amiral », une goélette à hunier « Pirate », un sloop rapide « Corsaire », un navire servant à porter les vivres « Allège ».

Les pirates se sont engagés dans cette voie pour le restant de leur vie, ensemble et sur le même navire. Ils n'en changeront que si le nouveau est meilleur marcheur de façon évidente que l'ancien ou s'ils y sont forcés. Il brûlent alors leur vieux navire la larme à l'œil. Le plus souvent toutefois, ils laissent repartir leur prise ou la brûlent, mais restent sur leur propre navire. S'ils sont suffisamment nombreux pour manœuvrer deux navires à la fois, il ajoutent volontiers un navire à leur flotte, ce qui leur ouvre de nouveaux horizons en matière de stratégie, pour exploiter au mieux les qualités nautiques de chacun.

Lorsque des pirates mettent la main sur un navire venant d'une ville qu'ils exècrent, pour des raisons très personnelles, il peuvent offrir quartier à l'équipage, mais brûlent systématiquement le navire, comme marque de leur revanche. Brûler un seul navire venant d'une ville ne leur suffit pas, et il y a fort à parier que quelques années plus tard, s'ils n'ont pas été pendus, ils brûleront encore tous les navires qu'ils croiseront en provenance de cette ville. Pour exemple de cette soif de vengeance, Bartholomew Roberts a eu des démêlés avec les villes de la Barbade et de la Martinique. Lui et son équipage en furent tellement fous de rage que la Martinique et la Barbade eurent le privilège d'apparaître sur leur Jolly Roger – pavillon noir.

Les pirates connaissent la faim et la soif, la guigne qui les fait passer loin des routes commerciales, les tempêtes, mais ce qu'ils auraient le plus de mal à supporter serait de perdre leur navire. Une telle perte leur est fatale, car les navires sont beaucoup plus difficile à prendre lorsqu'on est un pirate notoire, que pendant les débuts de la flibuste. Il leur reste comme seule chance pour poursuivre sur la voie de la révolte, de rencontrer un pirate qui daignerait les prendre à son bord et leur donner sa prochaine prise. Cette solidarité n'est pas rare, encore faut-il tomber sur un pirate et non sur un navire de la Royale en mal de pendaison.



Enfin, les pirates sont des marins accomplis, qui ne quittent guère leurs navires. Les attaques de villes par des pirates sont rares, car les villes sont beaucoup mieux défendues qu'elles ne l'étaient auparavant. De toute façon, l'attaque d'une ville est une action

de trop grande envergure, qui nécessiterait l'association de cinq ou six pirates, avec son lot de trahison et de dissensions. Ces dissensions n'affectent pas les flibustiers agissant en grand nombre, car ils n'appartiennent pas spécialement à un équipage, mais bien plutôt à la communauté des « Frères de la Côte ».



Vie a Bord d'un Navire

« Sur quoi Barbe-Noire le héla grossièrement, à sa manière :

-Que le diable vous emporte, coquins, qui êtes-vous ? D'où sortez vous ?

-Vous pouvez constater que nous ne sommes pas des pirates, se borna à répondre le lieutenant.

[...] Barbe-Noire se versa alors un bon verre de vin et le but à la santé du lieutenant :

-Que je sois damné si je vous offre ou vous demande quartier !

En réponse, M. Maynard l'informa qu'il n'attendait de lui aucun quartier, pas plus qu'il ne lui en ferait. »

Daniel Defoe : « Les Chemins de Fortune »

Vie au Quotidien

Repas

Les repas rythment et animent la vie à bord du navire. Les matelots et les officiers mangent deux fois par jour, le souper étant plus complet que le repas de midi. Les marins de la bordée de quart devront attendre le quart où ils seront de repos pour se sustenter. Ils mangent donc par bordées, que l'on peut scinder en petits groupes si la cuisine est trop petite pour les accueillir.

Le cuisinier prépare le pain quotidien, lorsqu'il possède du blé, ou de la cassave, s'il a du manioc, pour accompagner la viande. Un bon repas remonte le moral d'un équipage désespéré, tout comme un mauvais ordinaire le fait empirer. Plus le moral de l'équipage est bas, et plus l'ordinaire influe sur son humeur.

Les matelots mangent l'ordinaire dans une écuelle, avec une cuillère en bois et leur couteau, alors que les officiers de la Royale se font servir dans de la vaisselle en porcelaine et dans des verres en cristal qu'ils ont apportés avec eux. On dit même que sur les navires de l'armada Espagnole, qui ramènent l'or du Pérou en Espagne, le lest est fait de vaisselle d'or et d'argent.

Navires de Guerres

Les navires de guerre sont pourvus de biscuit dont ils font grande consommation. Le biscuit est excellent, se conserve très bien, et tient souvent lieu de repas de midi aux matelots, trempé dans de l'eau. Le repas du soir est constitué de viande en salaison, avec du riz ou du mil bouilli. Le riz ou le mil peuvent être remplacés par d'autres légumes sec réduits en purée.

Les officiers ne partagent pas cet ordinaire et se font servir par le coq et leurs laquais des repas princiers, qui utilisent la nourriture qu'ils ont embarquée à leur frais. Leur repas, qui se compose de mets aussi délicats que du gibier ou du foie gras, est arrosé, sur les navires français et espagnols en tout cas, d'excellents vins de France ou d'Espagne. Les officiers les plus riches demandent au coq de relever leurs plats avec des épices hors de prix : clous de girofle, safran, piments, cannelle, poivre.

Pirates

Sur un navire pirate, il serait inconcevable pour les officiers de manger autre chose que l'ordinaire du reste de l'équipage. Cet ordinaire dépend de la bonne fortune du moment. Si les pirates viennent de faire la prise d'un navire marchand chargé de nourriture fine, ils la consommeront à toute vitesse, se goinfrant à tous les repas, avant de revenir à des dîners plus frugaux, voire de crever de faim en attendant une prise qui ne se montre pas. Leurs besoins culinaires peuvent même déterminer la région qui choisissent de croiser. Par exemple, les pirates en mal de vin croiseront sur les routes commerciales venant de Madère ou de France. S'ils recherchent des alcools plus forts, ils erreront sur la route du rhum en espérant y rencontrer un navire qui leur donnera satisfaction pour longtemps. En effet, un navire dont la cargaison n'est faite que de nourriture sustentera probablement les pirates pendant deux ou trois mois.

Lorsqu'ils ne comptent pas sur leurs prises pour les nourrir, les pirates font escale à terre loin de toute route maritime, pour caréner leur



navire. Pendant que les uns mettent le navire en carène, les autres partent chasser, pêcher ou piller. Tout cela leur permet de manger de la viande, ou du poisson salé, avec du riz, manioc, blé ou maïs.

En bref, l'ordinaire des pirates varie du meilleur au pire, en fonction des navires marchands qui leur tombent entre les mains et de l'accessibilité de la nourriture dans les régions où ils se ravitaillent.

Flibustiers

Les flibustiers mangent toujours des repas similaires. Ces repas sont faits de poisson ou de viande salés ou boucanés, accompagnés de pain, de cassave, ou de mil bouilli.

Ils ramènent de leur chasse des animaux, mais aussi parfois des fruits ou légumes trouvés dans la forêt. Les animaux sont des singes, des pécaris, des bœufs, mais aussi des perroquets, des tortues ou des chevaux. Ils accommodent ces animaux en les salant, seul moyen de conservation à leur disposition, ce qui les force à voyager avec une bonne réserve de sel.

Rationnement

Bien souvent, lorsque l'équipage est rationné, il grommelle et parle de se rebeller, attitude qui disparaît complètement lorsque la terre ou une prise sont en vue. Le rationnement est toutefois un mal nécessaire, pour éviter de se retrouver à court de vivre et de mourir de faim et de soif en une semaine à peine. Le cambusier commence par rationner l'équipage au trois quarts de sa ration quotidienne habituelle, puis le limite à la moitié de cette ration, jusqu'à tomber à un quart de ration, ce qui devient très vite insupportable, surtout si un calme plat et la chaleur torride s'en mêlent. Lorsqu'il n'y a plus rien à manger l'équipage va jusqu'à dévorer le navire lui-même.

Divertissement

« *Durant la traversée, le fantaisiste avait écrit une pièce, le « Pirate Royal », qui ferait rire le plus blasé des cyniques mais qui fut jouée sur le gaillard d'arrière et reçut force applaudissements, autant destinés au savoir-faire des acteurs qu'au talent du poète, mais un accident transforma la farce en tragédie, et eut pour effet que le conseil interdit de*

la rejouer, ne serait ce qu'une fois. Voici, les faits : Alexandre le Grand, entouré de ses gardes, interrogeait un pirate qu'on lui avait amené. Le canonier, qui était ivre, crut que c'était pour de bon et que son camarade était en danger ; entendant Alexandre déclarer : « Tes crimes, sache-le, te valent le trépas, demain à la corde tu te balanceras ». Il s'écria

-Par Dieu, il ferait bon voir ça !

Et s'élançant dans l'armurerie où il avait laissé ses compagnons affalés, il les prévint :

- Ils vont pendre l'honnête Jack Spinckes et si nous le souffrons, ils nous pendront tous l'un après l'autre ; mais par Dieu ! on ne me pendra pas, car je vais balayer les ponts.

S'emparant d'une grenade et d'une allumette, suivi de ses camarades sabre au clair, il enflamma la mèche et lança le projectile sur la scène [...] Les sabres des forcenés eurent vite fait de sectionner le bras du pauvre Alexandre, et Jack Spinckes perdit la jambe dans l'explosion de la grenade. »

Daniel Defoe : « *Le Grand Rêve Flibustier* »

Repos

Le métier de marin est exténuant, et les marins de repos dorment le plus souvent pendant que l'autre bordée est de quart. Les hommes d'équipage partagent leur hamac avec leur matelot : l'un dort pendant que l'autre est sur le pont.

Apprentissage de la Voile

Lorsqu'ils ne dorment pas, les anciens de repos apprennent aux jeunes, et tout particulièrement à leur matelot, l'art de la voile, en les accompagnant sur le pont ou dans la mâture. Pour être un marin accompli, il faut connaître toutes les manœuvres par leur nom, savoir les exécuter avec promptitude et coordination, mais aussi avoir une vision globale de la manœuvre, qui est nécessaire au travail de Maître d'Équipage. Les marins doivent, avant même de réaliser la manœuvre, connaître le navire lui-même. Chaque voile, espar et cordage doit être connu par son nom, pour son utilité et la façon spécifique de l'utiliser. Tout marin doit aussi savoir correctement faire les nœuds les plus utiles, de la double clé inversée au nœud de chaise. Un peu plus tard, comme passe temps, un marin peut s'entraîner à faire des boules de toulaine ou autres nœuds élaborés.



Pêche

Les rares matelots qui ont été pêcheurs avant de s'engager passent le plus clair de leur temps libre à pêcher. Cette saine activité est très reposante, passionnante pour beaucoup, et surtout améliore l'ordinaire. Elle est donc fortement sollicitée sur tous les navires, à part peut être les navires de guerre, sur lesquels le confort doit souvent céder le pas à la discipline. Tout bon coq, en échange d'une partie de la pêche qu'il garde pour lui-même, préparera pour le pêcheur ses poissons. Lorsqu'un pêcheur Mosquito pêche, il arrive à nourrir à lui seul un équipage d'une centaine de personnes si on lui en laisse le temps. Tout le monde profite alors du fruit de la pêche, qui peut même être salée pour être conservée.

Les méthodes de pêche usuelles sont la traîne et la ligne pendant que le navire avance, et la dandinette, la pêche à l'arc ou au harpon, durant les escales que bien des marins sont obligés de passer sur le navire, afin de limiter les désertions.

Jeux de Hasard

- *Qu'est-ce que vous foutez, vous braillez comme des damnés ?*
- *Rien, Ange, ce foutu Œil-de-Pie me soutient que les femmes indiennes baisent mieux que les européennes.*
- *Pauvres cons, leur lance Ange avec un sourire méprisant. Je ne suis pas stupide non plus et vous savez ce qu'il en coûte aux joueurs de cartes.*

Elle disparaît en claquant la porte de la cambuse.

- *Bien vu Pince-de-Crabe, tu lui a fermé son caquet.*

Les deux hommes ressortent leurs cartes de dessous la table ainsi que leurs mises. Ils arborent tous deux un sourire ravi.

- *Sors ton jeu et dis adieu à ta part de prise.*
- *C'est à voir ! Trois as !*
- *Pute vérolée, l'enfer t'engouffre, sale tricheur.*
- *Essaie de perdre en homme au lieu d'aboyer comme un chien !*
- *Les poissons vont bouffer tes tripes de rat putride, j'ai moi aussi un as de pique, hurle Œil-de-Pie en sortant ses deux pistolets.*
- *L'avantage de tricher c'est qu'on prévoit les réactions de l'adversaire.*

Et Pince de crabe fait feu de son pistolet de poche sous la table sur son adversaire. La porte s'ouvre en claquant, et Ange entre, suivi d'un De Vercourt au regard d'acier froid.

- *La preuve est trop flagrante pour qu'une assemblée soit nécessaire, annonce froidement le capitaine, décapitant les deux hommes pour le principe.*

Les jeux de hasard, et tout particulièrement les jeux de cartes, sont interdits sur un navire, même pirate. Les flibustiers attendent d'avoir des parts de prise à dilapider et d'être à La Tortue ou à la Jamaïque pour se faire plumer. Les matelots des navires de guerre, marchands, ou corsaires qui ont permission de débarquer vont dépenser au jeu leur maigre solde dans les estaminets. Il n'y a que sur les navires pirates qu'on peut refuser aux hommes d'équipage de jouer leur butin même à terre, s'il le font entre eux. En effet, les jeux de hasard créent des dissensions entre les joueurs. Ces tensions sont à exclure au sein d'un même équipage pirate, pour qui la cohésion est synonyme de survie. De nombreux capitaines pirates, comme Bartholomew Roberts, condamnent à mort les joueurs de cartes. Bien évidemment, la fièvre du jeu est bien trop forte pour s'accommoder de telles lois, et quelques férus de jeu se retrouvent dans les endroits reculés du navire ou dans les pires tripots pour jouer en cachette. Le jeu avec exclusivement des étrangers à l'équipage est toutefois toléré, car il ne met pas en danger la bonne entente de l'équipage. Au contraire même, une saine bagarre avec un autre équipage ne peut guère faire de mal et augmente la cohésion du groupe.

Musique et Histoires de Marins

« Aucun des hardis aventuriers que nous allons évoquer à présent n'a été, en son temps, plus célèbre qu'Averyy [...]. Il était, pour l'Europe tout entière, celui qui avait réussi à s'élever à la dignité royale, fonder un nouvel empire, amassé d'immenses richesses et épousé la fille du Grand Mongol qu'il avait capturée sur un navire indien tombé entre ses mains. [...] Tout cela n'était cependant que fausses rumeurs ! »

Daniel Defoe : « *Les Chemins de Fortune* »

Rares et tristes sont les équipages qui ne comptent pas parmi eux de boute-en-train qui, la guitare à la main, font chanter l'équipage. Chants d'amours, ballades héroïques, ou bien compositions personnelles rendent entre deux quart l'équipage un peu nostalgique, ou bien tout bonnement euphorique. La musique et le chant sont, avec le repas quotidien, les meilleurs soutiens au moral de l'équipage. Les



officiers dédaignent rarement un concert classique privé sur la galerie de poupe. Bartholomew Roberts écoute jouer du Purcell pendant que ses hommes sont ivres morts.

Les vieux loups de mer, la pipe à la bouche, ou bien mâchant des énormes chiques de tabac, racontent leurs aventures aux plus jeunes. La plupart sont passés maîtres dans cet art, qui force le respect des plus jeunes, et fait revivre le passé des plus vieux. Les récits de marins portent toujours une part d'exagération, très appréciée d'ailleurs par l'auditoire, ébahi par la science du conte et les merveilleuses aventures racontées. Tous trépigignent d'impatience quand le conteur, au moment stratégiquement choisi où il annonce un événement crucial, s'interrompt pour mordre dans sa chique, ou tirer une bonne bouffe de pétun, puis continue, savourant son triomphe.

Les vieux marins racontent maintes fois, pour le plus grand plaisir toujours renouvelé du même auditoire, des récits de combats, des actions d'éclat, des désastres prodigieux ou autre coup du sort, mais aussi des rencontres avec des créatures fantastiques. La rencontre avec des sirènes alors que le navire poursuit sa proie au travers des cayes de la Boca-del-Toro ne nuit pas à la beauté de l'histoire, bien au contraire. Les marins aiment aussi rencontrer dans les histoires les hautes figures de la Royale, de la flibuste ou de la piraterie. Les marins racontent avant tout des histoires vraies qui leur sont arrivées personnellement, même si le temps les a embellies. Interrompre ou contredire une histoire ne se fait pas et le rabat-joie ne gagne de la fureur de l'auditoire dont les beaux rêves ont été détruits. Ceux qui furent témoins de la scène racontée finissent, à moins d'être des grincheux finis, par croire plus à l'histoire du savant conteur qu'à la grise vérité. Toutes ces histoires, qui disparaissent avec les hommes qui les ont contées après une funeste canonnade, donnent à l'équipage un sentiment d'identité, et le conforte dans le culte qu'il voue à son capitaine et ses officiers. On ne peut haïr l'homme qui, à la tête de son équipage, par sa hardiesse et son génie, a réussi à prendre un deux-ponts Espagnol chargé d'or et de canons. En plus, le personnage du capitaine ajoute au suspens de l'histoire par le mystère qui entoure chacune de ses décisions, que peu comprennent sur le

coup, mais qui révèlent leur génie au moment crucial du combat.

Une bonne histoire doit être maintes fois répétée pour devenir un mythe. Ce n'est pas difficile de trouver un auditoire, que ce soit dans les quartiers de l'équipage ou dans un troquet. Tout comme les enfants qui aiment écouter toujours le même conte, l'auditoire revient plus nombreux chaque soir, réclamant lui-même la fabuleuse histoire de la prise de Maracaibo par l'Olonnais, ou la façon dont Rackham a échappé aux gardes-côtes Espagnols sur la côte de la Nouvelle-Espagne. Chaque fois, les morts sont plus nombreux dans les rangs de l'ennemi, les hommes plus audacieux, plus inventifs et le conteur plus facétieux. Les plus grands conteurs ne parlent que peu d'eux dans leurs histoires, ou se donnent un rôle modeste et pittoresque, qui fut effectivement le leur, et qui donne au tout comme un parfum de vérité et de sympathie.

Les Histoires de Marins dans une Campagne

Dans une campagne de Pavillon Noir, les histoires de marins peuvent intervenir de deux façons différentes. Tout d'abord, si lors de la partie précédente vos joueurs ont fait preuve de génie et ont réalisé des exploits, préparez un résumé épique et coloré de cette partie. Il l'entendront une fois rentrés au port de la bouche du meilleur conteur de leur équipage. Si vous faites un effort pour préparer un peu cette belle histoire, l'effet sur vos joueurs est garanti. Ces histoires sont nécessaires pour que la gloire et la notoriété de l'équipage puissent s'établir correctement.

Vous pouvez aussi introduire une histoire de marin pour donner à vos joueurs des indices pour la suite de la campagne. Ne les laissez pas interrompre le récit, car ce serait considéré comme grossier par l'auditoire, mais cherchez à captiver toute leur attention.

Pétun et Chique

Tout le monde vante les vertus du tabac, au XVII^{ème} et au XVIII^{ème} Siècle, qui guérirait de bien des maladies. Seuls sont privés de son parfum ceux qui n'ont pas les moyens d'en acheter. Les marins, très friands de pétun, ont le choix entre la pipe et la chique.

Le pétun fumé dans des pipes en bois, où il est réduit en poudre, offre un plaisir certes



plus important que la chique, mais bien moins commode. La fumée de la pipe réchauffe le corps de l'homme de quart, alors que la tempête fait rage, mais il ne peut fumer en manœuvrant. Le tabac est stocké dans un petit sac en cuir, appelé blague à tabac.

L'homme mord à pleine dent dans sa chique, qui est faite de tabac roulé en corde, en retire un morceau énorme et le mâche consciencieusement pendant un temps interminable, pour finalement cracher bruyamment la chique au sol. Le chiqueur peut mâcher sa chique quand bon lui semble, pendant la manœuvre comme au repos, même si le respect veut qu'on ne parle pas à un supérieur avec une chique dans la bouche.

Le tabac à priser, dont les indiens utilisent les propriétés hallucinogènes pour accéder au surnaturel, devient rapidement l'apanage des nobles. Ils conservent le tabac réduit en poudre comme le pétun à fumer dans une boîte à prise, en prennent entre deux doigts et l'inhalent par le nez. Cette méthode de consommation du tabac est plus en vogue à terre que sur les navires.

Équipage des Prises

Les pirates qui viennent de faire une prise y trouvent de l'amusement pendant près d'une semaine. Voyez le paragraphe « Vie Sociale des Pirates : Faire une Prise ».

Beuveries

La plupart des marins ont besoin de leur chique et de leur ration de rhum pour être heureux. Ils en consomment donc régulièrement, mais en petite quantité, en comparaison en tout cas de leur consommation durant les beuveries. Lorsqu'un événement doit être fêté, il l'est dans la joie et la bonne humeur pour tout l'équipage. C'est alors à celui qui boit le plus. Être un joyeux drille capable d'engloutir un litre de rhum force autant le respect que de prendre une frégate avec un sloop.

Pirates

Dans le journal de bord, tenu par Barbe-Noire, se lisent plusieurs passages écrits de sa main :

« Quelle journée ! Nous avons bu tout le rhum... Aujourd'hui presque personne n'est ivre. – Quel sacré désordre ! – Ces coquins comptent. –

Aujourd'hui on parle beaucoup de se séparer, une prise serait la bienvenue. – Dure journée. Nous avons fait une prise et avons trouvé à bord quantité de rhum. L'équipage a bien bu ; tout va bien.

Daniel Defoe : « *Les Chemins de Fortune* »

Toutefois, sur les navires pirates la beuverie est de rigueur pour tout le monde, y compris le commandement. Ceux qui ne veulent pas boire, ou le font avec modération sont non seulement mal vus, mais aussi regardés avec suspicion. Pour ne pas vouloir s'amuser avec les autres, il faut avoir quelque chose à cacher, être un personnage louche. Si le but d'un pirate n'est pas de profiter du peu de vie qui lui reste à vivre avant la mort par pendaison ou au combat, il a probablement en tête de quitter ce genre de vie. Si c'est le cas, il devient éminemment dangereux pour l'équipage, qui doit s'en méfier comme de la peste. Du refus de boire à l'accusation de trahison, il n'y a qu'une limite tenue vite franchie. Seul les personnages les plus réputés, sûrs et indispensables peuvent se soustraire aux beuveries sans tomber en disgrâce. Le grand Bartholomew Roberts faisait partie de ces gens-là.

Frédéric Misson est le seul pirate à refuser la joie de la beuverie à son équipage, comme toute autre forme de débauche. En effet, ce comportement s'oppose à sa philosophie de pureté révolutionnaire et son idéal déiste. La beuverie parmi son équipage est un crime au même titre que de refuser quartier à un ennemi ou d'être inutilement violent.

Femmes

Mais au cours de son jugement certains hommes qui avaient dû, sous la menace, servir à son bord, témoignèrent sous serment qu'au combat nul n'était plus résolu ni plus hardi que Mary Read et Ann Bonny. Lors de leur capture, nul à leur bord n'osa affronter l'assaillant, sinon elles, aidées par un unique matelot : Mary Read eut beau exhorter les couards qui s'abritaient sous le pont, leur commander de se battre en hommes, rien n'y fit – elle se résolut donc à décharger sur eux ses armes, en tuant un et en blessant plusieurs.

Daniel Defoe : « *Les chemins de Fortune* »

Les femmes n'ont leur place à bord sur aucun navire, excepté peut être en tant que passagères. Sur les navires pirates ou flibustiers, l'introduction d'une femme à bord



peut même être condamnée de mort. Ceci n'empêche pas les pirates de se partager les femmes trouvées sur une prise, mais dans l'esprit le plus égalitaire possible. Si les femmes ne sont pas les bienvenues sur les navires, cela tient uniquement au fait qu'elles attirent les convoitises – l'amour et le désir en d'autres termes – de l'équipage. La cohésion du groupe est fragilisée par des hommes qui se haïssent du fait de leur amour pour la même femme. Evidemment, cette attitude rend le séjour de femmes capturées sur les prises très difficile, car elles attireront l'attention et les faveurs de tous les hommes de l'équipage, successivement, jusqu'à ce que mort s'ensuive ou qu'elles soient débarquées à terre. Les femmes restent donc un plaisir principalement terrestre pour les marins.

Les femmes pirates existent, même si elles sont rares, mais elles devront soit se déguiser en homme, comme Mary Read, soit être parfaitement chastes, soit encore s'offrir sans distinction à tous ceux qui la désirent pour ne pas faire de jaloux. Elles peuvent aussi vivre à bord en restant fidèles à un homme d'équipage au prestige assez important pour imposer une modification des lois lui permettant de prendre femme à bord. C'est le cas d'Ann Bonny, femme de John Rackham. De toute façon, pour être femme pirate, il est nécessaire d'être deux fois plus féroce que l'homme le plus féroce de l'équipage.

Torture

Voyez « La Vie Sociale des Pirates ».

Signalisation de Jour

Les lois maritimes prévoient, pour guider les navires et leur donner les moyens de communiquer entre eux de jour, deux types de signalisation : la signalisation côtière et les pavillons.

Signalisation Côtière

La signalisation côtière est inexistante au XVII^{ème} Siècle et se limite aux côtes européennes pendant le XVIII^{ème} Siècle. Le but de la signalisation côtière n'est rien d'autre que la survie des navires traversant une région. Elle indique entre autres choses les hauts-fonds et les chenaux permettant de rentrer sans danger dans les rades et les ports.

Bouées d'Atterrissage

Les bouées d'atterrissage sont de formes variées et typiques d'un lieu. Elles servent d'entrée à un chenal et il est nécessaire de la reconnaître avant d'entrer dans une rade, sous peine de s'échouer. Reconnaître la bouée permet non seulement de savoir où l'on se trouve, mais aussi de découvrir l'entrée d'un chenal.

Balises de Chenal

Un chenal est balisé par des bouées – ou des piquets – verts ou rouges. Une balise verte signifie qu'elle doit être laissée à bâbord – à gauche – en entrant dans le port, et à tribord en sortant, naturellement. Les balises vertes doivent être laissées à tribord en entrant et à bâbord en sortant.

Bouées Cardinales

Lorsqu'il s'agit de baliser un haut fond en pleine mer, il n'est plus possible d'utiliser les bouées rouges et vertes, car il n'y a ni rade, ni port dans lesquels entrer. Les bouées cardinales indiquent la direction dans laquelle se trouve le haut fond. Les cardinales peuvent être des cardinales Nord, Ouest, Est ou Sud.

Phare

Le phare indique, de jour comme de nuit, à un navire sa position, c'est donc un amer – objet remarquable et fixe utile pour faire le point – fiable. Le phare indique aussi la présence d'un haut fond, qui sans lui serait probablement à fleur d'eau à marée haute.

Signalisation entre Navires

Les navires communiquent de jour à l'aide d'un code de pavillon. Les pavillons hissés peuvent indiquer la nationalité d'un navire, sa fonction, la manœuvre entreprise par le navire et aussi les ordres donnés.

Un équipage doit hisser son pavillon de nationalité avant de donner un coup de canon ou de procéder à l'abordage, sous peine d'être accusé de piraterie. On peut donc tromper un adversaire en hissant un pavillon d'une nationalité d'emprunt, mais l'attaque doit se faire au nom de son propre pays. Les pirates ont tendance à considérer le « Jolly Roger » – Pavillon Noir – comme leur pavillon de



nationalité, et usent de la terreur suscitée par le Pavillon Noir sans modération. Une collection de pavillons de nationalité sur un navire pirate ne peut pas faire de mal, et même sortir le navire de situations critiques, vu que de toute façon, les pirates sont hors-la-loi.

On peut tricher ainsi avec sa nationalité, mais une communication plus en profondeur met le pirate en péril. Afin de pouvoir converser entre navires de nationalités différentes, un code de pavillon international existe de façon plus ou moins claire. Pour garder leur communication secrète lors d'un combat naval, les navires de guerre utilisent un code de pavillon spécifique à leur pays, voire même à leur escadre. Seuls les membres du commandement d'un navire de guerre connaissent le code de pavillon de leur pays, ce qui leur permet de démasquer ennemis et pirates. Pour que le code reste confidentiel, les officiers sont tenus au secret et le code change de temps en temps. L'utilisation d'un ancien code attire la suspicion, mais n'est pas forcément suivi d'une canonnade. Il ne reste plus à des pirates pris en flagrant délit qu'à fuir et à prier pour que les premières canonnades ne les privent pas de leurs voiles.

Chants de Marins

Les marins passent beaucoup de leur temps à chanter, mais contrairement à ce que l'on pourrait croire, ce n'est pas seulement pour le plaisir. Les chants de salles de gardes ne sont pas à proprement parler des chants de marins. Ceux-ci sont avant tout des chants de travail. Chaque chant correspond à une manœuvre particulière, et le matelot novice l'apprend au même titre que les nœuds ou les noms des voiles. Le chant sert à coordonner les marins dans leur effort, ainsi qu'à leur faire oublier la fatigue et la douleur. Il existe donc des chants à hisser, que les matelots chantent forts et ensembles en hissant une voile, des chants à nager, pour coordonner la nage - façon de ramer - des rameurs, ainsi que des chants à virer, pour virer de bord.

Chaque pays, et même chaque région connaît ses propres chants de marins. Ces chants, connus et appréciés par tous, ne manquent pas de charme, et donne un peu de chaleur aux hommes les jours de froid et de tempête. En chantant, le marin ne pense plus aux personnes qu'il a laissées derrière lui, ses

compagnons morts ou sa famille à terre. Il ne pense plus à la faim, à la soif, à ses blessures qui se rouvrent ou se creusent, rongées par le sel, à sa jambe de bois ou son bandeau sur l'œil, ni à la femme qui s'est abandonnée dans ses bras pour quelques sous lors de sa dernière escale. Il ne pense plus qu'à sa manœuvre et au plaisir de vivre en harmonie avec le navire et son équipage.

Le chant peut être structuré de deux façons différentes. Les matelots peuvent soit tous chanter en chœur, soit reprendre chaque phrase du chant d'un vieux loup de mer, afin d'en apprendre les paroles.

Pirates

Le Pélican sous voiles réduites, entre dans la Boca-del-Toro, pour tomber nez à nez avec un navire armé de plus de trente pièces de canon. Sans perdre de temps et sans attendre l'ordre du capitaine, le canonnier du Pélican rassemble les artilleurs dans l'entrepont. « Aux pièces tribord, préparez les boutefeux, chargez à mitraille ! Sang d'Encre, fait apporter les gargousses !

Sur le pont, les gabiers ont le pied sur les enfléchures et attendent comme Xabi un ordre du capitaine. Celui-ci, ayant porté la longue-vue à son œil, inspecte longuement et en silence le navire rencontré. « Bûcheron, par le diable, que lis-tu contre nom de ce rafiot ? » « Désolé capitaine, hurle la vigie, mais je ne peux lire que le premier mot, Royal... » La tension est à son comble sur le tillac, alors que l'autre navire, qui a laissé filé son ancre, envoie déjà sa toile et se rapproche dangereusement, les canons aux sabords tribords.

Contre toute attente, le capitaine sourit sans pouvoir masquer son appréhension : « Mes enfants, il est l'heure de chanter ! Ben, te rappelles-tu cette chanson « On The Sea » ? Soignez votre accent matelots ! »

Totalement incrédules, les pirates entonnent à la suite du Vieux Ben cette chanson inconnue. Quelle n'est pas leur surprise d'entendre cette même chanson sur le navire adverse, suivit d'une clameur de soulagement.

- Mes enfants, saluez des confrères, ce navire est le Royal-Fortune, celui de Batholomew Roberts. Sortez les tonneaux de rhum et préparez-vous à un abordage en douceur !

Les pirates utilisent un chant de marin pour se reconnaître sur mer, comme les navires de guerre utilisent leurs pavillons. Lorsque des



pirates rencontrent l'équipage d'un navire qui leur chante « On the Sea », ils peuvent ranger leurs sabres et leurs pistolets, et l'entonner de même, soulagés, ou déçus, de retrouver des confrères. Cette chanson n'est connue que d'eux. Il le vaudrait mieux en tout cas, car un corsaire chasseur de pirate pourrait faire pendre, grâce à cette chanson, plus de pirates à lui seul que tous ses confrères réunis.

Parasites

A Bord

Les hommes ne sont pas les seuls habitants d'un navire, loin s'en faut, car le navire abrite aussi son lot de rats, de cancrelats, de vers et de mites. Au XVII^{ème} et XVIII^{ème} Siècles, les scientifiques sont persuadés que la vie peut se créer à partir de rien, et que même si un lieu est totalement exempt de vie, la vermine y apparaît d'elle-même. Certains écrivains voyageurs parlent même d'insectes qui tombent avec la pluie comme un fléau d'Égypte, et qui lacèreraient les vêtements.

Charançons

Les charançons sont de petits insectes noirs d'à peine deux millimètres de long. Ils sont friands de farine où ils déposent leur œufs en quantité. Les charançons gâtent les tonneaux de farine où ils arrivent à s'introduire, ainsi que le biscuit. Aucune des céréales du navire n'est à l'abri de leur dégradations. Si les céréales ne sont pas trop entamés par les charançons, le coq ne se gêne pas pour cuire les charançons avec le pain, ce qui n'est pas très appétissant pour qui découvre les petits insectes noirs dans sa miche.

Pour se protéger des charançons, il n'existe pas d'autre moyen que de parfaitement fermer les tonneaux de vivre et d'isoler des autres les tonneaux infestés par ces parasites. C'est bien entendu le travail du cambusier et du tonnelier que de combattre ces parasites.

Vers

Les vers pullulent dans les régions humides et chaudes. Ils font pourrir à peu près tout ce qui se trouve à bord, des vivres à la coque elle-même. Ils s'attaquent tout particulièrement à la viande et aux vivres touchés par l'humidité. Le meilleur remède contre les vers que l'on trouve à l'intérieur du navire est le sel, qui sert

à accommoder la viande en salaison. Il assèche les vers comme la langue des marins à qui la viande est destinée. Une viande qui ne subit pas ce traitement pourrit en quelques jours. Les vivres peuvent aussi être gâtées par une infiltration d'eau de mer, qui fait baisser la concentration de sel dans les tonneaux et en fait une proie facile pour les vers.

Ces mêmes vers - aux yeux des marins en tout cas - grouillent dans l'eau croupie que les marins sont bien obligés de boire après un mois de traversée. Boire une eau à la couleur douteuse où l'on peut voir grouiller une myriade de minuscules vers n'est pas spécialement réjouissant et laisse présager de dures nuits avec le diable au ventre.

D'autres vers s'attaquent à la coque et en sont les plus dangereux ennemis, car invisibles et implacables. Lorsque la quille d'un navire est pourrie par les vers, il fait eau de toutes parts et est bon à brûler ou à dégrader - démembré à terre. Lors de la mise en carène, le Maître Calfat arrache le bois pourri à l'aide de son bec de corbin et tue les vers en les enfumant. Il fait pour cela brûler un bois qui dégage une fumée acre, qui s'enfonce dans les pores artificiels de la coque, pour en déloger ses agresseurs.

Cancrelats et Blattes

Les cancrelats et les blattes sont innombrables sur un navire, et le plus souvent invisibles. Noirs ou au contraire translucides, ces insectes immondes pullulent dans les régions chaudes, où ils vont jusqu'à infester les lits. Ils ne sont guère plus dangereux que les charançons, dont ils n'ont cependant pas la petite taille. Ils ont donc plus de mal à s'infiltrer dans les tonneaux pour manger farine et céréales. Lorsque la population de ces parasites devient trop importante, on les voit sortir pour manger un morceau de nourriture laissé à l'abandon, puis sortir la nuit à la recherche de nourriture, courant sur le pont et sur les corps de marins endormis.

Lorsqu'ils se sentent menacés, ou sentent le besoin de se cacher, ces insectes viennent se loger en masse sur les baux, attendant que la luminosité décroisse pour sortir. Il est donc très difficile de s'en défendre, mis à part, une fois encore, en isolant parfaitement les tonneaux. Tout comme les charançons, plus ils



ont de nourriture à leur disposition et plus ils sont nombreux.

Mangeurs de Vêtement

Ces insectes semblent tomber avec la pluie sur les vêtements, qu'ils lacèrent, invisibles. Ils détériorent aussi les vêtements stockés dans les coffres et les balluchons qui ont le malheur d'être un tant soit peu humides. Les vêtements devront donc être maintenus au sec, surtout lorsque l'air est chaud et lourd d'humidité.

Rats

Les rats sont les plus gros parasites que l'on puisse trouver à bord, à l'exception des marins incompetents. Ils ne se montrent que lorsque leur nombre devient trop grand et que la faim se fait sentir. Lorsqu'ils deviennent gênants, disputant des bouts de pain à l'équipage, le cambusier organise des battues et récompense celui qui a tué le plus de rats. Les rats sont en général discrets et ne deviennent agressifs que si on les attaque ou si la faim les tiraille. Ils se nourrissent surtout de grains, mais deviennent omnivores si le besoin s'en fait sentir et se reproduisent à une vitesse prodigieuse lorsque la nourriture est abondante.

Les rats sont haïs à bord, car ils sont vecteurs de maladies épidémiques pouvant tuer tout un équipage en quelques semaines. Il est donc sain d'en limiter le nombre par de fréquentes battues et, comme les autres parasites en limitant la quantité de nourriture à leur disposition. Certains marins ont pour compagnon un rat qu'ils nourrissent et qui reste sur leur épaule, mais la plupart préfèrent un singe ou un perroquet, animaux plus prestigieux. Lorsque la famine touche l'équipage, les matelots assez chanceux pour attraper un rat en font un festin, qu'ils cachent aux envieux. Le rat n'est d'ailleurs pas un mauvais plat, surtout lorsque l'équipage en est à manger du cuir rôti ou le suif des cordages.

Algues et Coquillages

La coque, propre après le carénage, se couvre peu à peu de coquillages qui se fixent sur le bois et d'algues qui prennent prise sur ces coquillages. Un navire qui n'a pas été caréné depuis des années se traîne, tirant sous lui des algues longues d'un mètre. Les navires de guerre, que l'on carène peu, avancent donc

souvent à des vitesses réduites à cause de ces parasites.

Le Maître Calfat racle la coque lors de la mise en carène pour enlever algues et coquillages et la recouvre d'un enduit qui la protège pendant quelques mois. On peut élégamment se débarrasser de ces parasites de coques sans caréner en laissant hiverner le navire dans de la vase, qui les tue et les empêche d'adhérer au bois. Il est toutefois plus sûr et bien moins long de caréner, surtout lorsque l'hiver ne force pas les navires à rester au port.

À Terre

Les parasites à Terre sont beaucoup plus nombreux, mais gêneront beaucoup moins nos aventuriers, à l'exception peut être de ceux-ci.

Puces des Sables

La puce des sables infeste quelques plages des Caraïbes. Elle se fond dans le sable, ou elle est quasiment invisible. Seules les personnes aux pieds nus manquant de corne risquent d'être parasités par ces puces. Elles creusent un petit trou dans le pied, ce qui est désagréable, mais tout à fait supportable. Puis elles y pondent leurs œufs, qui éclosent en quelques jours. Les nombreuses larves se nourrissent de la chair du pied, creusant un trou gros comme le pouce. La douleur subie par le pauvre homme parasité est atroce.

Il ne sert à rien de chercher à les enlever au couteau. La méthode la plus douce et la plus efficace consiste à les tuer en remplissant le trou dans le pied par de l'étaupe, ou mieux, du tabac, qui tue les larves et assainissent la plaie.

Sangsues

Les sangsues sont des sortes de petites limaces noires, qui vivent dans les eaux marécageuses et chaudes. Elles adhèrent très fortement à la peau, si bien qu'on ne peut les arracher sans laisser des cicatrices affreuses et durables. Les sangsues ne sont pas vraiment dangereuses, mais il est nécessaire de s'en défaire, avant d'en être couvert. La quantité de sang aspirée par une vingtaine de sangsues est suffisante pour faire s'évanouir un homme normalement constitué.



Les sangsues détestent les brûlures, et se détachent lorsqu'on les met au-dessus du feu. La plaie se résorbe alors rapidement. Par

contre, les sangsues arrachées au couteaux laisse des plaies qui saignent abondamment à cause de la salive de ces animaux.

Événements Fréquents

Un dénommé Bébel, qui marchait à leur tête, s'avança et lui dit brusquement qu'il fallait rendre la place : « Rendre la place, s'écria le chevalier, indigné de la proposition. Va, traître ! si j'y suis forcé, tu n'auras pas la satisfaction de le voir ! » En même temps, il lui donna un coup de pistolet dans la tête et le renversa mort à ses pieds.

A.O. Oexmelin : « Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde »

Approvisionnement

Dans les Ports

Dans les ports, l'approvisionnement n'est pas gratuit, il est par contre assez diversifié et permet de couvrir tous les besoins courants d'un navire. Pour les denrées sensibles, comme les canons, il vaut mieux passer par des voies plus discrètes.

Cargaison Commerciale

On peut acheter en gros dans les ports tout ce qui se produit sur place pour un prix tout à fait raisonnable. Par contre les denrées rares y sont très chères, pour le bonheur des marchands. Selon les ports, un acquéreur peut acheter chez un producteur ou un négociant du tabac, du cacao, du sucre, du bois de Campêche, du bois d'ébène - des esclaves, du coton, mais aussi des produits manufacturés, des épices et des matières premières : bois de construction, fer, argent et or. Ce sont ces mêmes denrées que l'on retrouve sur les navires marchands en mer. Voici les denrées que l'on peut trouver dans un port du Nouveau Monde, classées par provenance.

- ◆ Indes Occidentales :
 - ❖ Coton, bois de Campêche, bois de construction, bois à brûler.
 - ❖ Sucre, cacao, fruits exotiques - mangues, goyaves, papayes, bananes et oranges - manioc, mil, riz, piment, herbes médicinales.
 - ❖ Rhum, tafia, tabac.
 - ❖ Poisson, tortue, sanglier - pécarri - boucané.
- ◆ Indes Orientales :
 - ❖ Soieries, vaisselle.
 - ❖ Safran, clous de girofle, poivre, cannelle.
- ◆ Europe :
 - ❖ Draps, dentelles, outils, fer, canons, poudre, armes, navires et accastillage, médicaments, vin de Madère, de Bordeaux ou de Bourgogne.
- ◆ Afrique :
 - ❖ Esclaves, défenses d'éléphant, poudre d'or.

Ceci ne signifie pas que seules ces denrées soient produites dans ces différents endroits, mais ce sont celles que l'on peut trouver usuellement dans les Caraïbes, en Nouvelle-Espagne et en Nouvelle-Angleterre. Toutes ces denrées s'achètent auprès des négociants et au prix du marché. On n'achète pas en général la cargaison pour la revendre dans un autre port, mais on se fait payer pour la transporter. Le transporteur et le marchand signent une charte-partie - contrat. Le négociant fixe le prix de vente de la cargaison, alors que le transporteur impose un pourcentage de la valeur de la marchandise qui lui revient. Si le négociant le désire, il peut faire assurer la marchandise. Cette assurance coûte cher, vu les risques d'interception par des pirates ou des navires ennemis, mais évite les désastres financiers. Le moyen le plus sûr d'effectuer le transport est de se joindre à un convoi de la Compagnie des Indes Occidentales, qui les accompagne de navires de guerre.

Le coût du transport est important, c'est pourquoi certains marchands préfèrent se rendre acquéreurs d'un navire et transportent eux-mêmes leur cargaison. Le transporteur n'est autre qu'un armateur, qui emploie pour le transport un capitaine, devant lui rendre des comptes après chaque traversée. Les bénéficiaires pour le transporteur comme l'armateur sont famoureux, à condition bien sûr de ne pas se



faire intercepter par un navire ennemi. Même en perdant un navire sur vingt par an, les marchands et amateurs sont encore très bénéficiaires.

Réserves

L'achat de réserves en préparation d'un voyage se fait dans un magasin spécialisé, qui existe dans tout port de taille respectable. On ne trouve naturellement que ce qu'il y a de disponible, donc le plus souvent les marchandises produites sur place. Pour une campagne de plusieurs mois, même un petit navire prend à son bord plusieurs centaines de tonnes de vivre et d'eau. Voici les réserves que l'on peut acheter dans une grande ville portuaire.

- ◆ Vivres : On ne trouve du biscuit que dans les plus grandes villes du Nouveau Monde et à peu près partout dans une ville d'Europe. Un navire en partance embarque une grosse cargaison de viande et de poisson salés ou boucanés, du blé, du manioc, du riz, des fèves, des lentilles ou des pois. Ces denrées se conservent pendant des mois si elles sont tenues à l'écart de l'humidité, des charançons et des rats.
- ◆ Eau : L'eau potable ne s'achète pas dans les ports, il est plus aisé d'en prendre à la source.
- ◆ Bois : Sur un navire, on fait grande consommation de bois de chauffage et de construction, surtout après un combat.
- ◆ Ancres : Les ancres restent parfois accrochées au fond suite à un mouillage sur fond rocheux ou à un départ précipité. Elles sont assez chères mais faciles à amener à bord, grâce à la chaloupe.
- ◆ Canons : Les canons ne s'achètent pas facilement, car ils représentent une menace aux autres navires sur l'eau. Un navire de guerre arrivera sans problème à en réquisitionner quelques uns, mais les marchands devront s'entendre au préalable avec le gouverneur. Les pirates font plutôt appel à un receleur, ou se fournissent directement sur une prise.
- ◆ Boulets & Poudre : Les gouverneurs ne sont pas tatillons au point de contrôler le trafic de poudre et de boulet, même si un tel achat en masse peut attirer l'attention. Ils ont fabriqués sur place, à la différence

des canons, fabriqués dans les grands arsenaux d'Europe.

Liste des Prix

La liste des prix de tout ce qu'on peut trouver dans un port du nouveau monde se trouve en fin de ce livre. Tous les ports ne sont pas pourvus de toutes ces denrées, dont le prix varie d'ailleurs selon leur disponibilité.

Avantages et Inconvénients de l'Approvisionnement dans les Ports

On est presque assuré, lorsqu'on s'approvisionne dans un grand port, de trouver de tout et en quantité suffisante, notamment des boulets et de la poudre. La qualité est en général bonne, car il est de l'intérêt du port de donner satisfaction aux navires qui s'y arrêtent. Un bon cambusier saura de toute façon, à moins qu'il ne soit de mèche, remarquer la nourriture de piètre qualité, qui ne résistera probablement pas aux conditions difficiles de conservation.

Cette disponibilité et qualité se payent cependant très cher. Le chargement est de plus très long, car les marchandises devront être transportées des entrepôts jusqu'au port, puis du port jusqu'au navire par les annexes, si le navire est trop gros pour être mis à quai. Il peut aussi arriver que certaines marchandises soient en rupture de stock, forçant le navire à faire une nouvelle escale assez proche pour s'en procurer. Les plus gros navires peuvent attendre des semaines à l'entrée d'un port avant que le vent soit assez favorable pour leur permettre de rentrer. Ils ont de plus des besoins énormes en vivres et en eau qui ne peuvent pas être satisfaits partout. Enfin, il est difficile de se ravitailler dans un port sans attirer l'attention du gouverneur, rarement bienveillant envers les pirates.

Sur les Navires de Prise

Les pirates se ravitaillent rarement dans les ports, à moins de ne pas être trop notoires ou d'avoir des relations amicales avec le gouverneur. Cela flatte leur vanité d'afficher leur butin pirate au nez et à la barbe des autorités, mais les plus sages préféreront trouver le nécessaire à la vie sur un navire sur les navires marchands qui croiseront leur route.



Disponibilité

On trouve de tout dans les cales d'un navire, qui voyage bien sûr avec ses propres réserves. Les forbans y trouveront donc probablement des vivres, de l'eau, ainsi que du bois à brûler et de construction. Toutes ces marchandises sont gratuites, car il s'agit d'un vol en bonne et due forme, mais le choix est plus limité que dans les ports.

Il est d'usage cependant chez les pirates de procéder à un échange de cargaison, ils se débarrassent de leurs cargaison la moins utile en échange de leur nécessaire de survie et des produits de luxe. Pour les navires marchands, cela ne change pas grand chose, parce que ils ne pourront pas revendre une telle cargaison, car elle est pirate et revient à son propriétaire, spolié de ses biens.

Sur tous les Navires de Prise

- ◆ **Réserves.** Quelques soient les navires de prise, les pirates peuvent transférer une partie des réserves de la prise sur leur navire. Ils ne trouvent pas de la poudre et des boulets sur tous les navires. Même s'ils trouvent des boulets, ils doivent être du bon calibre pour être utilisés.
- ◆ **Canons.** Les canons sont aussi récupérables, au prix souvent d'une légère modification du navire de la part du Maître Charpentier, afin de pouvoir les installer.
- ◆ **Armes.** De toute façon, les armes blanches et à feu sont récupérées, au moins pour ne pas donner de mauvaises idées aux prisonniers. La poudre est difficile à fabriquer par soi-même et est donc récupérée systématiquement.
- ◆ **Livre de Bord et Instruments de Navigation.** Le journal de bord du capitaine contient des données extrêmement intéressantes sur les routes commerciales, la navigation et beaucoup d'autres choses. Voyez pour l'utilisation du Livre de Bord le chapitre « L'Équipage : Le Capitaine : Journal de Bord ». Le journal du chirurgien, si la prise en comptait un, peut apporter au chirurgien du navire vainqueur des remèdes contre certaines maladies rencontrées par l'équipage de la prise. Seuls les instruments de navigation dont le navire vainqueur n'est pas pourvu sont récupérés par le capitaine et le pilote. Ces instruments peuvent comprendre un bâton de Jacob, un astrolabe, un loch, une sonde, un sablier, ou mieux encore un nocturlabe et sa carte du ciel ou, dans le courant du XVIII^{ème} Siècle, un octant.
- ◆ **Cartes.** Le navire de prise contient probablement quelques cartes, pas forcément de bonne qualité, mais qui pourront soit être utilisées en tant que telles, soit permettre de retoucher des cartes existantes.
- ◆ **Or.** Les espèces sonnantes et trébuchantes sont bien évidemment systématiquement prises, à condition que les vainqueurs réussissent à mettre la main dessus. Les capitaines de navires marchands cachent cet or soigneusement lorsqu'un navire louche est en vue. L'or est si bien caché qu'il faudrait parfois démembrer le navire pour les retrouver. Il est cependant raisonnable de penser que l'or se trouve quelque part dans la cabine du capitaine ou dans la salle du conseil. Pour y accéder, plutôt que de chercher pendant des jours, et à moins que le capitaine de la prise soit particulièrement sympathique, une petite séance de torture facilite les recherches.
- ◆ **Livres Rares.** On peut trouver dans la bibliothèque du capitaine des livres rares et précieux, comme un traité de stratégie navale, d'escrime ou un livre occulte.
- ◆ **Plans de constructions d'un charpentier de génie.** Ces plans pourraient servir de base pour reconstruire un nouveau navire.
- ◆ **Lettre de Course et Commission.** Si le navire de Prise est un corsaire, son capitaine possède probablement une commission, ou mieux, une lettre de course. Ces deux éléments sont quasiment inutilisables en tant que tel, tant que le capitaine en question ne fait pas, sous la contrainte, un passage de droit sous la forme d'un testament en bonne et due forme. La lettre de course offre un moyen assez sûr de prendre sa retraite, plutôt que d'attendre une grâce, même si une lettre de course ne dispense pas d'être jugé pour les crimes qu'on a commis.
- ◆ **Otages.** Des membres de l'équipage de prise peuvent être gardés en otage. Si ce sont des gens importants, la rançon pour leur libération risque d'être coquette. Sinon, ils doivent bien avoir des informations intéressantes qui ne figurent pas sur le Livre de Bord, à propos d'une



ville, d'une route commerciale ou d'un événement marquant.

- ◆ **Pavillons.** Les pavillons de nationalité sont précieux, car ils peuvent faire illusion pendant quelques temps devant des yeux non suspicieux, en entrant dans un port ennemi ou le temps de s'éloigner d'un navire de guerre.

Cargaison des Navires Marchands

Il arrive que des pirates utilisent de la cargaison commerciale pour leur usage personnelle, notamment le tabac, le cacao, le sucre, le sel, et avant tout le vin et le rhum. Lorsqu'il manque de ces produits de luxe, il leur arrive même de traîner sur une route commerciale qui voit transiter ces marchandises, dans l'espoir d'en remplir leur cale. Les pirates ne vident pas forcément leur prise. Lorsque le capitaine de la prise est un homme juste et courtois et qu'il n'ont pas de raison spéciale de lui en vouloir, ils se contentent de ce qu'ils ont besoin, et procèdent même parfois à des échanges de cargaison. Il se soucient peu de la valeur marchande des marchandises qu'ils échangent, mais la prise n'y perd pas forcément. Cela n'empêche pas, bien sûr, les capitaines des prises de porter plainte pour piraterie. Aux yeux de la loi, la piraterie courtoise et la piraterie sauvage sont toutes les deux punies par la pendaison.

Au Mouillage

Entrer dans un port pour demander trois cent tonnes de vivres et autant d'eau n'est pas très discret et met en danger le navire, s'il est pirate, dans ce port. Ceci est aggravé par la vulnérabilité du navire à l'ancre, sous les canons de la batterie défendant le port et avec plus de la moitié de son équipage à terre et ivre mort. Il est beaucoup moins dangereux de mouiller loin de toute route commerciale, pour « faire du biscuit et de l'eau », c'est-à-dire faire le plein de vivres, soit en prenant ce que la nature offre, soit en pillant un village voisin. Si des indiens habitent dans les parages et qu'une bonne entente s'installe, l'équipage pourra remplir ses cales du nécessaire en échange de quelques outils, vêtements, voire des armes.

Chasse

Si le navire est mis en carène, une bonne moitié de l'équipage a tout son temps pour aller chasser. Les chasseurs ramènent au

navire de la viande de bœuf, de pécari, du singe, du perroquet, du pigeon ramier, mais aussi des crabes et des tortues. La chasse prend beaucoup de temps et suffit souvent à peine à nourrir l'équipage pendant l'escale à terre, à moins que l'équipage comporte des chasseurs doués, ou des boucaniers. Les boucaniers peuvent tuer entre 20 et 50 pécaris ou bœufs en une seule journée dans les contrées giboyeuses. S'ils sont accompagnés de suffisamment de monde pour transporter la viande, ils rempliront les cales en moins de deux semaines. Les régions auparavant écumées par les boucaniers, comme St Domingue ou l'Île de la Vache, ne contiennent, après 1670, plus de bœufs ni de sangliers.

Evidemment, partir à la chasse nécessite de mettre pied à terre dans une région inconnue, où la forêt regorge de serpents, de fauves et de pièges invisibles. Le plus grand danger vient des peuplades indiennes non pacifiques, qui tuent les européens à vue depuis leurs déboires avec les Espagnols. Le tout est soit d'entretenir de bonnes relations avec ces peuplades, qui n'abandonneront probablement pas toute méfiance, ou d'éviter soigneusement leur territoire, ce qui requiert de solides connaissances en géographie ou beaucoup de perspicacité. Ces périples à l'intérieur des terres permettent néanmoins de découvrir la contrée, et de prendre des repères, au cas où l'on reviendrait.

Certaines chasses posent des difficultés, comme la chasse au perroquet, dont la chair est excellente, mais qui s'accroche aux branches des arbres lorsqu'on les tue. Il ne reste plus qu'à escalader aux arbres, ou ne tuer que les perroquets en vol, ce qui rend la chasse beaucoup plus difficile. Les singes sont tout aussi excellents, et abondent dans les forêts vierges. Les îles des Caraïbes sont très bien fournies en tortues, qui viennent pondre sur les cayes après la saison des amours. Pour chasser la tortue, quatre hommes les entourent, armés d'un bâton, qu'ils glissent sous le gigantesque reptile pour le mettre d'un coup sur le dos. Ils passent à la prochaine tortue, puis reviennent plus tard rechercher leurs proies. Plutôt que de transporter toute la tortue, qui pèse quelques centaines de kilos, il faut mieux la dépecer sur place, en lui ouvrant le thorax et puis en décollant la chair de la carapace. La graisse est tout aussi utile que la chair, car elle sert à allumer les lampes. Il



existe deux types de tortues dans les Caraïbes : les tortues franches et les tortues vertes. Les tortues franches sont plus grosses et nettement meilleures que les tortues vertes. La chair de tortue est si bonne que les marins préfèrent la manger fraîche que de la saler. Ils salent et emportent donc les surplus.

La viande, quelle qu'elle soit, pourrit en quelques jours du fait de la forte humidité et de la chaleur. Elles doit donc être accommodée pour être conservées. Le cambusier et le coq salent la viande et la mettent en tonneaux. Le sel est donc un ingrédient essentiel, que l'on achète dans les ports ou récupère dans les salines. Pour qui connaît l'emplacement de salines elles fournissent du sel à discrétion de façon naturelle. Si l'équipage compte des boucaniers, ceux-ci préféreront boucaner la viande, ce qui lui donne une appétissante couleur vermeil et un goût exquis. La viande boucanée ne se conserve cependant pas plus de six mois.

La chasse ne permet pas que de se ravitailler en vivre, mais aussi de récupérer de l'huile pour les lampes et du cuir.

Pêche

La pêche est un plaisir, peut être plus encore que la chasse, car plus contemplatif. Pêcher prend du temps, mais est réalisable alors même que le navire avance, tant qu'il ne va pas trop vite. Les méthodes de pêche dépendent du type de poisson que l'on veut ramener. Elles sont décrites dans le Chapitre « L'Équipage », avec les autres « Activités Annexes ». Les poissons ramenés sont d'une grande variété, moins peut être dans les Caraïbes que sur la côte de la Nouvelle-Angleterre, plus poissonneuse. Un bonne pêche des harengs, de la morue – près des côtes de Terre-Neuve –, des Saint-Pierre, des dorades, des bars, mais aussi des lamantins et des cétacés en quantité.

La pêche est meilleure dans les zones oxygénées, pour les poissons vivant près des côtes. L'eau s'oxygène lorsqu'elle est remuée, donc particulièrement quand la mer est forte et se brise sur des rochers. Les lamantins, eux, vivent à l'embouchure des rivières et se pêchent au harpon. La pêche aux coquillages peut être miraculeuse, sur des plages que l'homme visite peu, mais les coquillages devront être consommés immédiatement, car

ils ne se conservent pas. Un équipage mangeant des coquillages avariés ou empoisonnés par des algues ou des feuilles d'arbres nocives, risquent de passer une bien mauvaise nuit. Les crabes et les langoustes se pêchent sur la plage et dans les rochers, mais on ne pêche rien sans un bon savoir-faire.

Les indiens Mosquitos sont réputés dans tout le nouveau monde pour leur qualité de pêcheurs. On dit qu'un seul pêcheur Mosquito est capable de nourrir à lui seul un équipage entier. Les flibustiers tâchent d'en avoir un à bord, d'autant plus que les Mosquitos sont très chaleureux, détestent les Espagnols et aiment se joindre à des équipages européens pour quelques années, afin de parfaire leur éducation.

Les fruits de la pêche, consommés frais, sont excellents pour la santé et recommandés pour les malades du bord.

Cueillette

Les fruits ne manquent pas dans les Caraïbes où on trouve profusion de bananes, papayes, goyaves, grenades, ananas, mangues, oranges et citrons. Tous ces fruits sont excellents pour la santé, et soignent en quelques jours les malades du scorbut, encore que ce savoir se limite à quelques rares médecins très observateurs. Toutefois, les fruits doivent être consommés dans la semaine, car il ne peuvent être conservés plus longtemps. Certains d'entre eux, portés à ébullition pendant une journée entière, donnent un vin excellent et enivrant, qui par contre ne se conserve pas bien.

Les racines : manioc, patates et patates douces, se conservent pendant plus d'un mois et demi, tout comme les céréales : riz, blé, maïs et mil. On ne trouve pas de blé dans les caraïbes à l'état sauvage, et les autres céréales doivent être cultivées pour donner en quantité. Le meilleur moyen pour s'approvisionner en céréales reste de mettre à sac un petit village un peu à l'intérieur des terres.

Enfin, on peut trouver à terre des champignons, des salades, des choux, mais aussi du tabac, le tout à l'état naturel. Le tabac n'est pas consommable en tant que tel, car il doit être torqué et séché pour être conservé et fumé ou chiqué. Les plantes médicinales ne sont pas non plus difficiles à trouver sur



certaines îles, qui, comme La Tortue, en regorgent. Le Chirurgien, accompagné par quelques hommes, utilise en général toutes les escales pour rechercher les herbes qui lui manquent.

Il faut se méfier de certaines plantes, comme par exemple la Mancenille, qui rendent ceux qui les mangent malades à en crever.

Faire de l'Eau

Les îles des Caraïbes sont devenues un passage obligé pour les navires venant de Nouvelle-Espagne, non pas pour le peu de valeurs marchandes qu'elles produisent, mais par leur richesse en eau. L'eau peut être récupérée sur les petits cours d'eau qui se jettent dans la mer ou directement des sources, qui se cachent à l'œil humain. Les navires trouvent beaucoup plus simple, même si l'eau est de moins bonne qualité, de faire de l'eau dans les rivières et fleuves. Ils n'ont alors qu'à plonger leurs barriques par-dessus bord dans l'eau pour les remplir, ce qui raccourcit grandement le ravitaillement. Il n'est même pas nécessaire de remonter le fleuve pour se ravitailler, car l'eau reste douce en mer à quelques milles de l'embouchure.

Les Malades du Bord

L'air de la terre fait du bien aux malades, qui sont débarqués à terre avec le chirurgien pendant les escales. Il font une cure de fruit, de viande et de poisson frais, ce qui les aide à reprendre du poil de la bête.

Approche de la Terre

L'approche de la terre suscite chez les marins des émotions contradictoires. C'est à terre par exemple que les marins affamés peuvent se nourrir ou se mettre à l'abri d'une tempête. Les voyages en mer sont harassants et les marins sont bien contents de retrouver la terre, même s'ils s'en lassent vite. La terre est aussi synonyme de danger, car les côtes sont parsemées d'écueils et de bancs de sables sur lesquels des générations de marins ont fait naufrage. Les côtes du nouveau monde sont d'autant plus dangereuses que les cartes sont rares et imprécises.

Signes de l'Approche de la Terre

Côtes

Lorsqu'un navire est en difficulté et attend avec impatience de revoir la terre, le commandement offre souvent des récompenses à qui verra le premier la terre. Pour montrer sa bonne foi, un capitaine peut clouer au grand mât un doublon, qui reviendra à l'heureuse vigie. Les terres apparaissent d'abord comme des zones de l'horizon légèrement plus sombres. C'est pourquoi on peut se méprendre et confondre la terre avec un nuage noir. Il n'existe pas de signe plus équivoque que la vision de la côte au loin, mais de nombreux signes l'annoncent bien avant.

Oiseaux

Peu d'oiseaux effectuent de grandes traversées, comme l'albatros. La plupart reste à moins d'une journée de vol des côtes. Les goélands, mouettes et autres cormorans, annoncent donc l'approche de la terre. D'après leur habitat, il est aussi possible de déduire de leur présence le type de côte d'où ils viennent. Celle-ci peut être rocheuse, une plage de sable, un port, ou encore un petit village de pêcheur. Il est fréquent de voir derrière un navire de pêche vidant ses filets une nuée d'oiseaux de mer en quête d'une tête de poisson.

Brisants

Les rochers affleurent rarement en pleine mer sont signe que la terre est proche. Mais lorsque la houle passe sur de tels hauts-fonds, elle déferle, créant un banc d'écume autour des rochers. Ces vagues qui se brisent sur les rochers sont appelés brisants. Les brisants ont le bon goût de prévenir les navires du danger, mais aussi, comme les hauts-fonds ne viennent jamais seuls, d'annoncer l'approche de la terre.

Brume

Parfois, en quelques heures une brume épaisse s'abat sur la mer et cache la côte aux yeux des marins non avertis. La brume nimbe tout d'un manteau de grisaille, et les navires comme la côte apparaissent comme des ombres noires qu'il est facile de confondre entre elles. Cette brume est caractéristique des régions côtières, même si la présence de la brume ne prouve pas que l'on est à moins d'une journée de la terre.



Insectes

Le vent de terre emporte avec lui beaucoup de petits insectes, qui viennent se poser sur les navires qu'ils rencontrent. Le vent indique donc la direction où se trouve la côte et sa proximité, car les insectes ne peuvent venir de plus de quelques jours de la côte. Bien évidemment, pour se rendre à l'endroit d'où proviennent les insectes, le navire devra louvoyer pour remonter le vent, ce qui est exclu pour les plus gros galions.

Brise Solaire

Durant la journée, sous l'effet des rayons du soleil, la terre se réchauffe plus vite que la mer, créant une dépression. Un vent, qui peut être « établi », mais rarement « frais », se lève et souffle de la mer vers la terre. Durant la nuit, le phénomène inverse apparaît, alors que la mer se refroidit plus lentement que la terre. Ce phénomène, que les marins appellent brise solaire permet de savoir où se trouve la terre et lorsqu'elle se trouve à moins de 100 milles nautiques. Le renseignement apporté manque donc de précision, mais a le bon goût, lorsque le vent est suffisamment faible pour que la brise solaire soit perceptible, d'être infaillible.

Atterrissage

« Terre en Vue ! » hurle la vigie du haut de sa hune au capitaine qui monte sur la dunette la longue vue à la main. Le moment où le navire est à portée de vue de la terre est crucial pour le capitaine. Il peut vérifier, lorsqu'il arrive à reconnaître la côte, si la route et le point ont été faits correctement durant la traversée. Si ce n'est pas le cas, il peut corriger ses méthodes de navigation à l'estime. Si le point qu'il fait au moment de l'atterrissage lui confirme ses précédents points mais ne correspond pas à sa position sur sa carte de la région, cet atterrissage donne l'occasion au cartographe du bord de retoucher la carte. Une fois la côte reconnue, elle représente beaucoup moins de danger, car le capitaine possède sa position exacte sur la carte et peut éviter plus aisément les hauts-fonds.

L'atterrissage fait naître une effervescence sur le navire comparable à celle du départ, car elle est synonyme de ravitaillement. Cette nouvelle prend une importance énorme quand le cambusier a déjà commencé à rationner les

vivres. Cette sensation qui fait baver les hommes de contentement et de faim n'est pas toujours satisfaite. Bien des côtes sont inaccessibles pour peu que la mer soit un peu forte et les chaloupes qui tentent de l'approcher ou de la quitter risquent fort de dessaler. Le ravitaillement devra donc être fait dans une petite crique à l'abri du vent et de la houle.

Dangers de la Navigation Côtière

L'approche des côtes présente toujours un danger important, d'autant plus si ces côtes sont inconnues du capitaine et de son pilote. Le pilote doit se méfier des courants, qui peuvent être considérables et drosser le navire sur des récifs. Le danger vient avant tout des courants poussant le navire dans le même sens que le vent. Ceux-ci nécessitent de louvoyer pour les remonter, ce qui est sûrement voué à l'échec si le vent n'est pas suffisant ou si le navire est paresseux au près.

Les hauts fonds, sous la forme de bancs de sable et de récifs, ou pire encore, de bancs de corail, représentent le principal danger des côtes, si bien que la navigation côtière requiert une sonde constante du fond. Les hauts-fonds sont dangereux car ils ne sont pas toujours visibles, car la mer de cristal des Caraïbes est ridée par le vent. La navigation de nuit aggrave encore la visibilité à la fois de la côte et des hauts fonds. Pour naviguer de nuit, les officiers doivent parfaitement connaître la côte. A défaut, beaucoup de capitaines mettent en panne pour la nuit si les courants n'ont que des chances modérées de faire dériver le navire vers des zones dangereuses.

Pour faciliter la navigation de nuit, des feux sont allumés sur la côte. Ces feux sont sensés marquer des endroits sûrs, mais peuvent être l'œuvre de naufrageurs. Ceux-ci sont très actifs durant les tempêtes et attirent les navires sur des récifs. Ils assassinent alors les rescapés du naufrage pour ne pas laisser de témoins et récupèrent les tonneaux que les vagues poussent vers la côte. Beaucoup de marchandises sont perdues durant le naufrage, mais les naufrageurs y trouvent largement leur compte.

Informations Essentielles

La possession d'une carte de qualité met un navire quasiment hors de danger, car les



hauts-fonds, mais aussi les lignes de niveaux du fond y sont indiquées à mi-marée, pour pouvoir calculer la profondeur en fonction de la marée. Certains cartographes pointilleux y portent aussi les courants et des observations sur la nature et la force du vent dans la région.

Il est essentiel au navigateur de pouvoir calculer les horaires et l'ampleur des marées, qui lui permettront de connaître les profondeurs réelles du fond indiquées sur la carte à mi-marée. Ce calcul est difficile est nécessite de connaître la position du Soleil et de la Lune. Lorsqu'ils sont tous les deux du même côté de la terre, la marée sera forte, alors que s'ils se trouvent de part et d'autre de la terre, la marée sera minimale. Les horaires de marée sont plus faciles à calculer, car celles-ci sont cycliques. La durée entre la marée basse et la marée haute est approximativement de 6 heures.

Certains passages ou basses - zone de peu de fond - ne sont pas assez profonds pour laisser passer tous les navires à n'importe quelle heure. Le pilote devra alors calculer la profondeur du fond pour savoir dans quelles plages horaires la traversée est rendue possible. Ces calculs de marées sont fastidieux et ne sont accessibles qu'à ceux qui ont de solides connaissances hydrographiques. Tous les pilotes, pour des raisons de fiabilité, sondent de toute façon le fond à intervalles réguliers pour vérifier leurs calculs. Les renseignements portés sur une carte ne sont pas toujours fiables, car le fond se modifie avec le temps et les sondes effectuées pour la réaliser peuvent avoir été faites de façon approximative.

Tout ce qui ne se trouve pas sur la carte doit être connu par le capitaine ou le pilote, ce qui nécessite de leur part de bonnes connaissances en géographie. Ce que doit à chaque instant se demander un bon navigateur à proximité des côtes se résume à : « Où suis-je ? » et « Par quoi suis-je entouré ? ».

Le Vent

A mesure qu'on se rapproche des côtes, le vent devient moins régulier, la force du vent varie, mais aussi sa direction. Pour commencer, les différentes vitesses d'échauffement et de refroidissement de la mer et de la terre créent la brise solaire, comme nous l'avons vu un peu plus haut. D'autre

part, le vent devient beaucoup plus faible aux endroits protégés, c'est-à-dire sous le vent des îles, des arbres, et des autres navires. Les zones de vent plus fort sont marquées par une mer ridée et se déplacent parfois rapidement sur la surface de l'eau.

Le vent peut aussi suivre la côte et s'engouffrer dans les bras de mer dont il épouse la forme. Au pieds des falaises, les revolins - courants d'air ascendants - soufflent avec force et turbulence. Les oiseaux marins utilisent ces courants d'air pour monter à grande vitesse sans se fatiguer, dans un vol étonnant et harmonieux.

Le Courant

En Rivière

La navigation en rivière est difficile, car pour remonter une rivière vers sa source, profondeur du fond rime avec fort courant, si bien que le pilote doit trouver un compromis et prendre des risques d'échouement. En effet, le lit des rivières et fleuves est plus profond où le courant est plus fort, car le courant creuse le fond et dépose les alluvions dans les zones de faible courant.

De façon générale, le courant suit les méandres de la rivière et s'accélère au fond des anses, ce qui explique pourquoi les rivières ont des lits si tortueux. Les navigateurs doivent donc éviter de prendre l'intérieur des virages, même si cela semble plus séduisant. Sur les rivières, même celles qui coulent en ligne droite, un léger contre courant se crée le long des rives. En pirogue ou en canot, les indiens et les navigateurs expérimentés préfèrent donc longer les rives pour remonter la rivière et naviguer au milieu de son lit pour la redescendre.

Lagunes

Les lagunes sont des bras de mer qui se remplissent à marée montante et se vident à marée descendante. Le courant dépend donc de la marée et est dirigé vers la sortie de la lagune à marée descendante et le contraire à marée montante. Ce courant peut être très violent et, lorsqu'il est opposé à la houle entrant dans la lagune, lève un raz important. Plus la houle et le courant sont forts et plus le raz se lève. Certains raz d'Europe sont réputés



dangereux, car le peu de fond et les vagues rendent les échouages violents.

En Bord de Mer

En bord de mer, le courant entraîne les navires vers le large à marée descendante et vers la terre à marée montante. Le courant est nul à la pleine et à la basse mer, mais est maximal mi-marée.

Vagues

La houle n'est rien d'autre que le mouvement des vagues venant du large. Ces vagues sont dues au vent qui les lève et sont vraiment fortes pendant les tempêtes et quelques jours après. La houle est constituée de trains de vagues bien formées et régulières. Les vagues déferlent lorsque la hauteur d'eau sur des basses - haut fond - n'est pas suffisante, ce qui permet de repérer ces dernières. Les déferlantes sont extrêmement dangereuses en bateau, car elle peuvent rouler le navire en détruisant ses mâts et l'écraser contre des rochers ou sur une plage.

Une houle importante rend l'accès à la côte périlleux, même sur les plages sablonneuses. Heureusement, les hauts fonds et la côte abritent des criques où la mer est calme et l'accostage se fait sans difficulté. Les digues sont des protections meilleures encore, car la houle a tendance à se réfléchir sur les obstacles, même si son amplitude diminue après réflexion.

Écales

(Port ou Mouillage)

Lorsqu'il désire faire une escale à terre, que ce soit pour se ravitailler, pour vendre ou pour prendre de la cargaison, un équipage doit choisir entre le port et le mouillage, si tant est qu'il ait un choix.

Mouillage

Le mouillage est rapide, facile et discret, mais il doit être choisi avec beaucoup de soin pour bien être protégé du vent. Un mouillage excellent un jour peut devenir catastrophique quelques jours plus tard, lorsque le vent a tourné. De plus, l'accès à la terre passe par la chaloupe, car le tirant d'eau du navire ne lui permet pas de se rapprocher du bord. Les plus

gros navires sont obligés de se mettre au mouillage, même dans les ports, où ils ne peuvent accéder aux quais.

Ports

Le port offre un abri confortable et assez constant du fait des digues qui le protègent de la houle et du vent. Toutefois, les plus gros navires ont toutes les difficultés du monde à y entrer, du fait de la faible marge de manœuvre et du chemin parfois tortueux qu'ils doivent emprunter. Il n'est question pour un tel navire ni d'y entrer ni d'en sortir lorsque le vent est contraire. Il doit attendre un vent favorable en mouillant dans la rade, car si le vent ne lui permet pas d'entrer, c'est qu'il vient de terre. Le navire est donc protégé tant que le vent ne tourne pas.

Port

Aspect

Les ports sont localisés au fond des anses, afin d'être protégés du vent venant d'un maximum de directions différentes. La côte doit aussi porter suffisamment de relief pour les protéger des vents de terre. Les embouchures de rivière forment des emplacements parfaits pour les villes portuaires comme la ville de Charleston,, d'autant plus qu'elles deviennent alors un point de passage obligé pour tout le trafic venant de l'amont de la rivière. Si l'entrée d'un port est dangereuse, du fait de récifs ou des bancs de sable, elle est balisée. Les ports non balisés entretiennent un pilote - type de navire maniable et à faible tirant d'eau - pour guider les navires à l'intérieur du port.

Des digues sont parfois disposées à l'entrée, pour empêcher la houle venant du large de rentrer et de mettre à mal les navires à l'intérieur du port. L'utilité de ces digues se révèle surtout les jours de tempêtes et les jours qui suivent. Des vagues gigantesques viennent alors s'écraser sur les digues et jaillir à plus de dix mètres de hauteur, pour le plus grand plaisir des marins en escale et des enfants en quête de rêve. Pour avoir une bonne efficacité, les digues, qui sont souvent perméables à l'eau, doivent comporter des rochers de différentes tailles pour briser tous les types de vagues et minimiser le ressac, qui rendrait l'entrée encore plus difficile pour les navires cherchant à se mettre à l'abri. Les digues



rendent les entrées étroites, et souvent peu ventées, la manœuvre à la voile devient alors très difficile, si bien que les plus gros navires préfèrent mouiller dans la rade devant le port plutôt que d'entrer.

Les plus grands ports, ou les ports peu accessibles présentent parfois un avant-port, moins protégé mais plus accessible. L'avant-port ne comprend pas de quai, mais parfois quelques corps morts – bouées de mouillage – auxquels les navires peuvent s'accrocher. Il est aussi protégé par une digue qui arrête la houle principale. L'avant-port est en général plus profond que le port, et abrite les navires ne désirant pas échouer si le port est à sec à marée basse.

L'intérieur du port comporte naturellement des quais, où les navires peuvent s'amarrer, mais aussi des pontons en bois, pour accroître sa capacité. Pour se mettre à quai, les navires de taille petite ou moyenne peuvent amarrer leur proue et leur poupe sur le quai, alors que les plus gros navires mettent la poupe à quai et mouillent une ancre à l'avant.

Protection Militaire

Dans le Nouveau Monde les ports sont protégés par des forts, qui sont situés le plus en hauteur possible et de façon à tenir sous leur feu la rade, l'entrée du port, le port lui-même, mais aussi l'entrée de la ville. De cette façon, pour prendre une ville portuaire, il est nécessaire de prendre d'assaut tous les forts qui la défendent. Les Ports sont placés à des endroits stratégiques, si bien qu'il faut descendre à terre pour les prendre d'assaut, mais aussi faire preuve de génie pour passer une barrière naturelle ou artificielle qui semble insurmontable.

Contenu d'un Port

Sur le quai du port, les nouveaux arrivants viennent s'enregistrer ainsi que leur cargaison à la capitainerie, qui assure la légalité du transport et du commerce du port. Les comptoirs marchands sont aussi systématiquement présents, si le port est sur une quelconque route commerciale. Les comptoirs sont bordés par leurs entrepôts, qui donnent sur les quais pour un maximum de flexibilité. Le transport de marchandises entre l'entrepôt et les navires est assuré par

l'équipage du navire et les quelques esclaves, noirs ou indiens des propriétaires du comptoir.

Le long des quais, et dans les rues les plus mal famées de la ville, les estaminets et les tripots pullulent, attirant les marins pressés de dilapider leur solde ou leur butin pendant leur escale. Jeux de hasard et prostitution sont les deux maîtres mots pour plumer les matelots. Les marins les plus riches festoient en grande pompe, prêts à dépenser plus de 10 pièces de huit pour un seul repas, pour le plus grand bonheur des tenanciers.

Dans la ville, légèrement à l'écart de l'effervescence du port, les clients peuvent trouver les échoppes nécessaires à la vie en ville : marché, forgeron, charpentier, apothicaire, médecin, tailleur. Dans les grandes villes à la tête d'une province, le gouverneur à sa villa postée près de la mer pour son confort. Les batteries de canons sur la villa du gouverneur ne sont pas rares, elles servent plus à défendre la ville que la rade ou l'entrée du port. Dans seulement une ou deux villes du nouveau monde, des arsenaux permettent de construire de mettre à l'eau, mais aussi de réparer des navires.

A l'écart de la ville, les fermes et plantations produisent suffisamment de nourriture pour sustenter la ville, ainsi que du coton, du tabac, du cacao ou du sucre pour le commerce. D'autres produits de la terre peuvent venir des mines ou des bourgades à l'intérieur des terres, par voie fluviale de préférence, sinon terrestre.

Ambiance

Les comptoirs et les entrepôts voient défiler chaque jours des centaines de tonnes de vivres et marchandises. Lors de l'arrivée d'un navire dans le port, celui-ci s'éveille de sa léthargie pour rentrer dans une effervescence frénétique. Les échoppes se préparent à recevoir les marins et les passagers. Derrière leurs airs obséquieux se cache la méticuleuse joie du comptable voyant ses recettes dépasser toute espérance. Ils vendent des produits de luxe inutiles et chers qu'ils rachètent parfois à bas prix au moment du départ aux marins criblés de dettes. En ceci, l'arrivée d'un navire pirate est une aubaine. Les pirates ne posent somme toute pas plus de problèmes à terre que les autres marins et ont une fortune importante à dépenser le temps de leur escale.



Pendant toute l'escale, les estaminets se remplissent des rires gras des marins, mais aussi des bagarres, indissociables de l'oisiveté des marins à terre. La population est un heureux mélange de soldats en permission, de colons, de marins et d'individus louches, qui se mêlent aux serveuses, aux joueurs de cartes professionnels et aux prostituées. Les vieux loups de mer racontent devant une assemblée médusée leurs fantastiques histoires. Toute cette population s'égayé dans un réjouissant vacarme que même les soldats en faction dans la ville n'arrive pas à calmer sans récolter des coups. Lorsque l'argent est dépensé, le port retombe dans son demi-sommeil jusqu'au départ du navire ou l'arrivée d'un autre. Les bagarres deviennent de plus en plus mauvaises à mesure que les marins deviennent maussades. Peu avant le départ, les officiers de marine recrutent des hommes dans les estaminets, usant de la force ou de la boisson si nécessaire. Le moment du départ est un soulagement pour tous, sauf peut être pour les femmes qui voient partir leurs maris engagés et les créanciers leurs obligés.

Buts de l'Escale

Les navires qui viennent fait escale dans un port passent plusieurs jours à s'approvisionner en vivre, en eau et en bois. Ils y achètent des marchandises pour faire du commerce, bien qu'il soit plus recommandé de signer une charte-partie avec les producteurs de ces marchandises. Les escales au port sont aussi des moments privilégiés pour réparer le navire et le mettre en cale sèche pour le caréner.

Les flibustiers, corsaires et pirates peuvent rendre visite au gouverneur pour voir s'il n'aurait pas quelque mission à leur confier ou une commission à vendre. Le gouverneur est d'ailleurs une bonne source de renseignements sur la conjoncture politique et commerciale dans le nouveau monde, mais aussi sur les mesures anti-pirates ou les grâces accordées aux pirates. Ces informations sont aussi accessibles moins dangereusement, mais sans garantie d'exactitude dans les troquets, en discutant avec des marchands, des pirates ou des soldats.

Les pirates se rendant dans une ville hostile s'y introduisent par petits groupes pour prendre la température. Pour se procurer de la poudre, des canons, mais aussi des vivres sans

passer par la voie officielle, mieux vaut avoir des contacts dans la ville parmi les receleurs et les commis de comptoirs. Un arrangement bénéficie à tout le monde, mais ceci n'empêche pas certains pirates de se faire piéger par un contact véreux. Si ne serait ce qu'un seul pirate réchappe à telle mésaventure, le traître n'a plus qu'à faire ses bagages ou sa prière.

Mouillage

Choix du Lieu

Protection Offerte

Le Pélican mouille en sécurité sous le vent de Grand Cayman, le temps que la tempête se calme. Frédéric Bichon s'endort en toute tranquillité, bien que son petit doigt de pied, qui jamais ne l'a trahi, le démange curieusement.

Dans le courant de la nuit, il est éveillé quand son hamac heurte celui de Sang d'Encre, son voisin. Debout d'un bond, il est projeté contre les varangues bâbord du Pélican, et bientôt ramené par le roulis de l'autre côté. Jurant, il hurle à tout le monde de se réveiller et maudit les hommes de quart qui semblent bien s'être endormis. Montant sur le pont, il croit se trouver en plein cauchemar, le parfait mouillage de la veille ne protège plus le Pélican de la houle qui a fait dérapé l'ancre. Les hommes de quart se démènent pour reprendre le contrôle du navire que le vent drosse sur la côte. Il est fauché au passage par un simple matelot, renversé par une lame qui recouvre le tillac. « Un réveil tout en douceur, pas vrai Bichon ! Bouge ces yeux de merlan frit et viens donc nous aider ! »

Avant toute chose, un navire se met au mouillage pour se mettre à l'abri du vent et de la houle. Il n'est pas suffisant de considérer la protection actuelle, car la protection dans la semaine qui vient, même si elle est difficilement prévisible, est essentielle. Le capitaine doit prendre d'autant moins de risque qu'il reste plus longtemps au mouillage. La protection du vent et des vagues est à la fois une question de confort et de sécurité.

La houle est très inconfortable pour un navire au mouillage car le navire roule bord sur bord de plus de trente degrés. En effet, il ne s'appuie plus sur ses voiles alors carguées – repliées sur la bôme. Le vent malmène moins les hommes d'équipage, encore qu'il fasse claquer avec force les drisses contre les mâts, menaçant de les arracher dans un ramdam



insupportable. La principale difficulté du mouillage étant de ne pas déraper sur son ancre au moment du mouillage ni aux changements de marée, la houle et le vent posent des problèmes graves. Le nez du navire se lève sur la vague puis se rabat, rappelant violemment sur son ancre qu'il risque de faire déraper. Le vent, lui, du fait du lourd fardage – importante prise au vent – du navire, tire de façon forte et constante sur le câble d'ancre et risque tout autant de la faire décrocher. Autant dire qu'un mouillage qui n'est protégé ni de la houle ni du vent est catastrophique. Rester dans un tel mouillage relève à la limite du suicide.

Fond de l'Eau

Les mouillages les plus protégés ne sont pas forcément accessibles, car l'entrée de la baie de mouillage peut interdire l'accès aux navires de grand tirant d'eau. Le pilote doit sonder le fond à l'endroit du mouillage pour vérifier que le navire ne risque pas de toucher à marée basse. Le capitaine doit aussi prendre en compte la possibilité d'un départ en grande hâte, car si l'entrée du mouillage n'est pas assez profonde pour passer à marée basse, le navire risque d'être fait comme un rat si un adversaire le menace durant cette période. Pour pouvoir appareiller confortablement, le capitaine doit aussi prévoir une marge de manœuvre suffisante autour du point de mouillage. Pour partir rapidement d'un mouillage, le second donne l'ordre de laisser filer le câble d'ancre, qui est trop longue à remonter pour être récupérée.

La qualité du fond est tout aussi essentielle que sa profondeur, car il est toujours désagréable de déraper ou de devoir laisser son ancre sur place. Un bon navigateur doit fuir comme la peste les sols rocheux car sur un tel fond l'ancre a du mal à crocher, ou peut au contraire rester bloquée sous un caillou au moment de l'appareillage. Si l'ancre reste bloquée, il ne reste plus qu'à laisser filer le câble d'ancre, à moins qu'un orin ait été mis en place de façon préventive. L'orin est un filin fixé sur la tête de l'ancre. En tirant sur l'orin, l'ancre, soulevée par la tête, se décroche beaucoup plus facilement. Les fonds pleins de varech ne sont guère plus propices au mouillage, car les ancres glissent dessus sans s'accrocher. En définitive, les fonds les plus propices au mouillage sont les fonds sableux

où vaseux, ou les ancres s'accrochent et se remontent facilement.

Lieux de Mouillage Adéquats

Les embouchures de rivières forment des mouillages parfaits. Les sinuosités de la rivière permettent au navire de se mettre à l'abri du vent. La houle ne peut arriver jusque là, car elle est arrêtée par le courant de la rivière. Ce courant n'est pas trop gênant car il est toujours constant et ne s'inverse jamais. Les ancres tirent donc toujours dans le même sens et ont moins de chances de se décrocher. Le ravitaillement en eau douce est bien sûr beaucoup plus facile, car il suffit de puiser l'eau de la rivière.

Les navires en quête de mouillage choisissent le plus fréquemment une anse, une lagune ou une baie pour mouiller. Plus la baie est profonde et refermée à son entrée et plus elle protégera du vent. Les petits lacs intérieurs reliés par un bras de mer à l'océan constituent des endroits de choix où les navires sont protégés contre tous les vents. C'est pourquoi de nombreux navires marchands mouillent dans la baie de Maracaibo, qui offre une protection parfaite pour qui la connaît suffisamment pour éviter les hauts fonds qui en protègent l'entrée.

Lorsqu'il manque de temps pour choisir un parfait mouillage, un navire peut choisir de mouiller sous le vent d'une île. La protection contre la houle n'est pas parfaite et le mouillage n'est plus protégé du vent si celui-ci tourne légèrement. Ce genre de mouillage est donc précaire et un navire ne peut guère y rester plus de quelques jours.

Les flibustiers et pirates des Caraïbes sont friands des cayes – petites îles basses et vaseuses. Ces cayes sont rarement isolées et forment des réseaux dans lesquels un navire est à l'abri non seulement de la houle et du vent, mais aussi des regards indiscrets.

Pourquoi Mouiller

Un navire peut mouiller pour de multiples raisons. Un mouillage étant dangereux par nature si les conditions climatiques changent, peu de navires s'y arrêtent pour le plaisir. Les mouillages des Caraïbes sont paradisiaques. Les marins qui savent nager peuvent se plonger dans une eau de cristal, d'un bleu



turquoise superbe. Les plages sont aussi très agréables, même si elle ne sont pas très larges et bordées d'une forêt de palmier qui devient vite plus dense.

Le mouillage doit avoir pour principale fonction de mettre le navire à l'abri des intempéries. Pendant que la tempête fait rage en pleine mer, les marins ne perçoivent que le doux clapotis de l'eau contre la coque et les drisses qui marquent le rythme de leur claquement contre les mâts. Pendant ce temps, les marins peuvent se reposer et reprendre un cycle de sommeil plus reposant. Durant le mouillage, le navire peut être réparé de ses avaries, voire caréné pour nettoyer la coque de ses parasites. Les officiers mènent des expéditions à terre pour le ravitaillement du navire.

D'un point de vue militaire, un mouillage judicieusement choisi cache le navire aux yeux de l'ennemi, pour se faire oublier pendant quelques temps ou pour marcher sur une ville. Pour ce faire, les hommes d'équipage peuvent soit marcher directement sur la ville, soit construire des canots pour s'en rapprocher plus discrètement le long des côtes. Après une prise importante, si le mouillage est situé en un lieu retiré contenant de nombreuses caches, l'équipage pourra y cacher son butin, voire même installer un refuge secret.

Occupations de l'Équipage au Mouillage

Les hommes d'équipage commencent par installer des manches à air pour aérer et rafraîchir l'entrepont, qui se transforme en four sous le soleil. Pour protéger le pont du soleil, les voiles peuvent être installée en taux. Elles sont pour cela mise à l'horizontale entre les vergues des différents mâts, ou sur la bôme pour les gréements auriques. Le linge, lavé pour une fois à l'eau douce si le navire mouille dans une rivière, est étendu sur les haubans, ou il sèche à grande vitesse au soleil.

Les hommes d'équipage se laissent plutôt aller lorsqu'ils sont à terre, et prennent des activités utiles et agréables, comme la pêche, la chasse, la cueillette ou tout autre ravitaillement. Toutefois, si le capitaine compte rester longtemps au mouillage, il fait construire un fort qu'il équipe des canons du navire, qui ne servent à rien. En effet, un navire au mouillage se place face au vent et ne peut donc être orienté pour lâcher une bordée

précise sur une cible. Les murailles du fort et les canons sont disposés pour repousser deux types d'attaques, les unes venant de la mer, et les autres venant de la terre. Les indigènes acceptent mal qu'on s'installe sur leur territoire qui s'amenuise avec les ans. La sagesse consiste donc soit à aller les trouver pour montrer ses bonnes intentions, avec tous les risques que cela suppose, soit à se préparer à une attaque de leur part.

Les personnes à bord les plus actives sur le navire sont sans conteste les trois maîtres : charpentier, calfat et voilier, qui profite de l'immobilité du navire pour parfaire leurs réparations. S'ils disposent de suffisamment de temps, ils réussiront sans doute à redonner au navire un bel aspect, alors que les réparations en mer font plutôt office de pansements temporaires.

Hiverner

Dans le Nord de l'Amérique ou de l'Europe, la navigation devient difficile, voire même dangereuse ou impossible en hiver, lorsque la mer gèle en surface. Durant l'hiver, les icebergs se font beaucoup plus nombreux, encore que trop rares pour gêner la navigation. La navigation pendant cette période de l'année devient surtout très inconfortable. Le plancher devient glissant lorsque les embruns se glacent sur le pont. Les cordages deviennent coupant et raides, ce qui rend la manœuvre difficile et blessent les marins, qui ne sont pas pourvus de gants. En effet, non seulement les gants de cuir sont chers, mais ils se déchireraient facilement.

Durant de telles périodes, même si cela crée un manque à gagner important, la plupart des navires préfèrent rester au port. Quelques navires marchands, qui apprécient cette période certes difficile mais dépourvue de corsaires et de pirates, sortent tout de même. Les pirates du Nouveau monde descendent dans les Caraïbes, où il sont sûrs de trouver une eau chaude et accueillante. Ils remonteront vers le nord de l'Amérique en été, pour fuir les chaleurs étouffantes de l'été Caraïbe, avec ses tempêtes et ses tornades, et retrouver des routes de commerces plus importantes. En effet, si les Caraïbes sont idéales pour la course durant l'âge d'or de la flibuste, du fait des routes commerciales Espagnoles, le déclin de cette puissance devant l'Angleterre affaiblit les



échangent commerciaux de la Nouvelle-Espagne.

Les corsaires d'Ostende, de Dieppe, de Dunkerque ou de Saint Malo doivent hiverner, s'ils préfèrent rester près des rivages connus d'Europe. Nombre d'entre eux rêveront pendant l'hiver des Mers du Sud, où les prises sont chargés d'épices et de soieries, ou du Nouveau Monde, qui regorge de chocolat, de sucre, de tabac et d'indigo. Les moins raisonnables d'entre eux choisiront de partir, pour peu qu'ils possèdent en propre un navire. Les autres se préparent, dès le mois d'Octobre, à hiverner.

Un navire qui hiverne est mis à l'abri au port, dans un arsenal ou dans une rivière. L'équipage participe, dans le courant de l'automne, au carénage annuel, puis profitent de son séjour à terre. Les trois maîtres continuent de rester actifs, l'un faisant disparaître de la coque toute trace de combat, le second offrant au navire une nouvelle robe de voiles neuves et le dernier peaufinant la carène pour rendre au vaisseau toute sa fougue. S'ils s'ennuient pendant l'hiver, ces trois amoureux des navires peuvent concilier leurs compétences pour améliorer ses qualités nautiques alors qu'ils est à leur totale disposition. Instinctivement, les aventuriers se retrouvent et forment des bandes peu fréquentables. Si leur famille est contente de les voir mettre pied à terre pour quelques mois, ils sentent bien aussi, quand vient le printemps et que le marin privé d'eau devient maussade et violent, qu'il est temps pour lui de repartir. Le butin accumulé pendant toute une saison part vite, et lorsque les corsaires n'ont plus rien à dépenser pour s'occuper, il lisent les journaux de bord récupérés sur les prises, passent d'interminables heures à astiquer la lame de leur outil de travail ou écoutent pour la nième fois les récits d'aventures de leurs confères.

Routes Commerciales

Pour rejoindre un port, un navire doit connaître la position de sa destination mais aussi la sienne propre. L'incertitude sur la longitude, sur les cartes et lors des points, rend les chances de rencontre de la destination très faibles, si le navire se dirige droit vers elle. Pour être certains de joindre une destination, il suffit donc pour tout navire soit de faire du

cabotage, ce qui n'est pas toujours facile, soit de se positionner sur le parallèle du port à joindre, et de le longer jusqu'à bon port. Ce type de navigation, plus lent mais plus sûr, favorise les routes commerciales Est-Ouest. Dans les Caraïbes, les navires venant de Nouvelle-Espagne profitent de la multitude d'îles pour mêler adroitement le cabotage et cette méthode de navigation.

Si les principales puissances maritimes voulaient déployer les efforts nécessaires pour se débarrasser des pirates qui infestent le Nouveau Monde et les Mers du Sud, il leur suffiraient de croiser avec des navires de guerre le long des bons parallèles. Les pirates se concentrent en effet dans ces régions. Pour ce qui est de la navigation dans les Caraïbes, les pirates et flibustiers connaissent les caps ou doivent passer leurs proies. Les Espagnols pourraient laisser des navires de guerre près de ces caps, mais préfèrent naviguer en convois, ce qui est assez sûr mais prévient parfaitement les pirates du risque encouru à les attaquer. De façon générale, les différentes puissances maritimes préfèrent protéger leurs convois que d'éliminer les pirates, ce qui reviendrait à faire le travail pour les autres.

Voici quelques routes commerciales. Nous indiquons pour chacune de ces voies la période pendant la quelle elle est active. Pour chacune des routes commerciales indiquées, on trouve bien sûr sur la route inverse des navires contenant l'or résultant des ventes des marchandises transportées à l'allée.

Denrées Commerciales

Ambre Gris

L'ambre gris n'a pas grand chose à voir avec l'ambre doré. Il s'agit des déjections du cachalot qui restent à la surface de l'eau. Il est très recherché par les parfumeurs, qui en font grand usage. L'odeur qui se dégage de l'ambre gris est en effet forte et exquise.

Bois de Campêche

Le bois de Campêche, que l'on trouve dans la forêt autour de la ville de même nom, est un bois de teinture très prisé. On le trouve en plus grande quantité que l'indigo et la Cochenille, mais toujours sur les routes commerciales venant de Campêche.



Bois de Construction

Les puissances maritime Européennes, après avoir rasé des milliers d'hectares de forêt pour la construction de leurs flottes, subissent une pénurie forte de bois de construction, voire alarmante pour l'Angleterre. Ces puissances sont donc tiraillées par deux choix : construire dans le Nouveau Monde ou importer du bois de construction. La première solution est certes la moins coûteuse, mais la fuite du savoir de construction navale n'est pas non plus sans risque. Le commerce de bois de construction est modéré, mais peut se révéler fructueux durant les périodes de pénurie.

Cacao

La consommation du chocolat se répand rapidement en Europe et fait fureur dans les salons aristocratiques. L'excellence de cette nourriture et son importation des Indes Occidentales en font un luxe coûteux pour les consommateurs, et une mine d'or pour les producteurs. Comme le sucre est nécessaire à la fabrication du chocolat, la mode du chocolat fait encore monter le prix du sucre. Lorsqu'un navire pirate ou flibustier met la main sur une cargaison de cacao et de sucre, ils se délectent de chocolat pendant des semaines.

Clous de Girofle

Les clous de girofle, originaires des Indes Orientales, sont le clou du raffinement culinaire. Offrir à un hôte un gibier orné de clou de girofle est une preuve de richesse et de raffinement importante. Quelques clous de girofles sont importés des Indes Orientales dans le nouveau monde, mais il s'agit d'un commerce marginal.

Cochenille

La cochenille est un insecte qui, broyé donne un jus couleur carmin. Elle est utilisée, comme l'indigo, comme une teinture forte. La cochenille permet d'obtenir de vêtement de couleur rouge sombre et pourpre. C'est un produit rare qu'on ne trouve que sous forme de petits barils de cent kilos.

Coton

Les plantations de coton sont légions en Nouvelle-Angleterre et un peu moins en Nouvelle-Espagne. Le coton réclame des soins et une main d'œuvre importante. Les planteurs

de cotons sont donc obligés d'employer à cette tâche de nombreux esclaves, qui triment durs et portent des ballots de cotons de plus de cent kilos chacun. Le coton est peu exploité sur place et est importé vers l'Europe, qui compte de nombreuses manufactures de draps. Une fois le coton transformé en tissu, il est vendu sur place et même exporté vers le Nouveau Monde.

Cuir

Les Caraïbes, et plus tard la Nouvelle-Angleterre, exportent beaucoup de cuir en direction de l'Europe. Ces cuirs viennent de bœufs que les boucaniers tuent à une vitesse affolante, puisqu'un boucanier en abat une trentaine par jour. Le cuir est préparé en le clouant au sol et en le frottant de sel. Après une nuit dans ces conditions, le cuir s'assèche, est plié en ballots puis vendu à 6 pièces de huit la balle.

Draps

L'Europe exporte vers les Indes des draps de lin et de coton. Les draps sont fabriqués dans les manufactures comme celles de Nantes à l'initiative de Colbert. Les colons du nouveau monde ont grand besoin de ces draps pour se vêtir, car de telles manufactures n'existent pas, dans le courant de XVII^{ème} Siècle, en Amérique.

Fer

Les mines de fer sont nombreuses dans les Caraïbes, en Nouvelle Espagne et au Pérou. Les mines Espagnoles des Caraïbes sont sous exploitées car la production venant du Pérou est suffisante pour couvrir les besoins de la Nouvelle-Espagne. L'Europe ne manque pas spécialement de ce métal, le commerce du fer est donc peu développé. Il est de toute façon beaucoup moins fructueux que le commerce de cacao, de sucre ou de tabac.

Fourrure

Dans le Nord-Est de la Nouvelle-Angleterre, les trappeurs sont nombreux. Ils chassent les animaux dont la fourrure est recherchée, du vison au castor, et l'acheminent par voie d'eau jusqu'à un port de la côte qui l'exportera en Europe. Ces fourrures se vendent mieux que le cuir des bœufs des Caraïbes, mais sont plus difficiles à obtenir. Les trappeurs sont obligés d'entretenir des



relations pacifiques avec les indiens, car ils chassent sur leur territoire.

Indigo

L'indigo est une teinture, obtenue en broyant les feuilles de l'indigotier. La couleur obtenue est un bleu profond à la limite du violet. Cette couleur superbe fait de l'indigo une cargaison de choix, car elle se vend extrêmement cher. On ne trouve rarement sur un navire plus de quelques centaines de kilo d'indigo

Maïs

Le maïs est une exclusivité du nouveau monde. Les Mayas et Aztèques en faisait grande consommation et son usage s'étend jusqu'à l'Europe tôt dans le XVII^{ème} Siècle. La Nouvelle-Espagne comme la Nouvelle-Angleterre sont de gros producteurs de maïs, qui constitue une des bases de leur alimentation. Le maïs, dont le besoin en eau est continu, préfère les régions humides ou tempérées.

Outillage

Le nouveau monde, que ce soit les îles de Caraïbes, la Nouvelle-Espagne ou la Nouvelle-Angleterre, manque cruellement d'outils dans le courant du XVII^{ème} Siècle et un peu moins le Siècle suivant. De nombreux navires venant d'Europe apportent donc des outils pour cultiver la terre, des outils de construction et du matériel de chasse et d'élevage.

Perles

La rivière de la Hache est réputée pour ses huîtres perlières, qu'on ne peut pêcher que pendant une partie de l'année, du fait du fort courant. Quelques gardes Espagnols surveillent alors une vingtaine d'esclaves plongeant à plus de dix mètres de profondeur pour ramener les perles. Les esclaves ne survivent pas longtemps à ce genre de pêche, mais les perles ramenées valent une fortune pour les Espagnols, s'il ne se font pas attaquer par des flibustiers avant de rentrer à bon port. La valeur des perles est énorme par rapport à leur poids, ce qui en fait une cargaison idéale, mais un navire ne transporte pas plus de 10000 pièces de huit de perles.

Rhum

Le sucre de canne une fois distillé donne un alcool très apprécié des Européens, mais aussi des colons. Les habitants de la tortue, les pirates ou les flibustiers sont prêts à payer le prix fort pour avoir leur ration de rhum. Les plantations de canne à sucre sont souvent équipées d'une distillerie, qui fournit au planteur ses réserves de rhum pour l'année et lui permet d'entretenir un commerce, certes petit par rapport aux grandes quantités de sucre échangées.

Riz

Le riz apparaît tardivement dans le nouveau monde, mais les planteurs se sont rendus compte que le terrain est propice à ce genre de culture. La production de riz en Nouvelle-Angleterre à l'aube du XVIII^{ème} Siècle est importante et se justifie par le prix élevé du riz en Europe.

Safran

Le safran ne se cultive que dans les Indes Orientales, mais sa réputation est arrivée jusque dans les Indes Occidentales. Comme le clou de girofle, on en trouve peu, et il se vend donc à des prix exorbitants.

Soierie

La soie est elle aussi originaire des Indes Orientales. Les villes les plus riches de Nouvelle-Espagne en sont pourvus via les Mers du Sud. Les flibustiers, lorsqu'ils prirent Puerto Bello en Panama, n'emportèrent même pas les soieries, dont la vente aurait rapporté quelques centaines de milliers de pièces de huit. Les soieries sont appréciées partout, et de nombreux receleurs se feraient un plaisir de les écouler pour un équipage pirate.

Sucre

Le Sucre de Canne est avant tout produit dans les îles Caraïbes, et un peu moins en Nouvelle-Angleterre, Nouvelle-France et Nouvelle-Espagne. Il suffit pour extraire le sucre de la canne de la presser. Le jus exquis qui en coule doit être cristallisé avant d'être transporté. Mâchouiller son morceau de sucre de canne pendant des heures est peut être le plus grand plaisir des esclaves travaillant dans ces plantations.



Tabac

La production de tabac occupe presque un tiers des plantations du nouveau monde. Le tabac est cultivé tant dans des îles comme la Tortue, St Domingue ou Cuba, qu'en Nouvelle-Espagne : Maracaïbo, Vera Cruz, et en Nouvelle-Angleterre : Charleston. Le tabac fait fureur en Europe, où on lui attribue des valeurs curatives importantes, comme une plante miracle.

Vin

Les vignes ne sont pas nombreuses dans le Nouveau Monde, ni à l'époque des flibustiers, ni à celle des pirates, même si ces lascars font du vin à partir de tous les fruits des Caraïbes lorsqu'ils en sentent le besoin. Les Espagnols, dont la réputation de bon goût et de délicatesse n'est pas atténuée par leur exil loin d'Espagne, se font fournir d'Europe en vins divers. Dans leur cave, les tonneaux de vins de Madère, de Xeres, de Bordeaux, de Bourgogne ou d'Alsace ne manquent pas. Cette passion est aussi partagée par les forbans qui ont la chance de mettre la main sur une aussi belle cargaison.

De la Nouvelle-Angleterre vers les Caraïbes (Flibustiers et Pirates)

Le long de cette routes, des navires pour la plupart **anglais** transportent du **poisson**, de la **viande**, du **bois de construction**, des **vins de qualité modérée**, et des **outils**. Les côtes d'Amérique du Nord sont en effet très poissonneuses, beaucoup plus en tout cas que les Caraïbes, où la viande vient à manquer (Pirates) du fait de la chasse sauvage des boucaniers le siècle précédent. Le poisson est une valeur d'échange de choix, car les marchands peuvent l'échanger contre n'importe quelle denrée des Caraïbes pour un commerce fructueux. De plus, le poisson n'est pas une marchandise qui intéresse les pirates. Ceux-ci peuvent couler de dépit un navire contenant une aussi piètre cargaison, mais le plus souvent les laissent aller. Les quelques gros marchands de Charleston et Plymouth à l'avoir compris voient leur fortune s'élever à quelques centaines de milliers de livres.

De la Nouvelle-Angleterre vers l'Europe

La Nouvelle-Angleterre rapporte en Europe, et plus particulièrement en **Angleterre**

le fruit de ses productions, qui se compose de **coton**, de **tabac**, de **fourrures** venant des forêts du Nord-Est, de **maïs** et de **riz**. Ces navires ramènent aussi **du bois de construction** dont l'Europe manque, du fait de l'importante déforestation nécessaire à la construction des navires. Pour information, il faut 100 hectares de forêt âgée d'au moins un siècle pour construire un vaisseau de premier rang - un trois-ponts.

De l'Europe vers la Nouvelle-Angleterre

On trouve sur les navires venant d'Europe en direction du Nouveau Monde des navires chargés avant tout de **colons**, qui traversent soit à leurs frais, soit aux frais de la Compagnie des Indes Occidentales. Ces personnes-là sont vendues en tant qu'engagés pour trois ou sept ans aux colons de Nouvelle-Angleterre. Cette pratique disparaît au XVIII^{ème} Siècle. Les navires venant d'Europe contiennent du matériel d'**artillerie de marine**, par exemple des **canons**, mais aussi des **jeux de voile**, des **ancres**, des **outils**, des **draps** et des **vins fins** voire **exquis** en provenance de Bordeaux, de Bourgogne ou de Madère.

De l'Europe vers les Caraïbes

♦ Flibustiers

Les îles dans lesquelles les flibustiers viennent dilapider leur butin doivent être à même de leur fournir, certes à prix d'or mais en quantité, des produits de luxe comme des **soieries**, des **vêtements luxueux**, des **bijoux**, des **femmes**, etc. les navires en partance de l'Europe amènent aussi des engagés pour servir les habitants des Caraïbes au XVII^{ème} Siècle.

♦ Toute Epoque

Les navires en provenance d'Europe amènent le même type de marchandise dans les Caraïbes qu'en Nouvelle-Angleterre. L'accent est toutefois mis sur les outils, qui sont difficiles à créer sur place.

Des Caraïbes vers l'Europe

Selon l'époque et les pays, les Caraïbes exporte différentes denrées :

Espagne (Surtout Flibustiers mais aussi Pirates)

Toutes les marchandises en provenance des Caraïbes ou de la Nouvelle-Espagne qui se dirigent vers l'Espagne passent par St



Christophe-de-la-Havane. Les navires marchands en partance de ce port transportent de l'**or**, de l'**argent**, du **bois de Campêche**, de l'**ambre gris**, du **cacao**, de la **cochenille**, de l'**indigo**, du **coton**, du **cuir**, du **fer**, du **maïs**, du **rhum**, du **sucre** et du **tabac**.

Angleterre & France (Flibustier & Pirates)

◆ Flibustiers

Les flibustiers ramènent leur butin à la Jamaïque pour les Anglais et à la Tortue pour les Français. Des navires chargés de ce butin, extorqué en quelques semaines aux flibustiers, partent vers l'Europe. Ce commerce couvrirait d'or ces deux îles si les flibustiers ramenaient ne serait ce qu'un tiers des marchandises qu'ils trouvent lors de leurs pillages.

◆ Toute Période

Les îles Anglaises et Françaises produisent du **cuir**, du **tabac**, du **sucre**, du **rhum** pour certaines comme la Martinique, mais surtout des **fruits**, des **herbes médicinales** et de la **viande boucanée**.

Hollande (Flibustiers & Pirates)

Les Hollandais, qui sont peu implantés dans le Nouveau Monde, préfèrent s'enrichir dans les Indes Orientales. Certains d'entre eux font néanmoins du commerce avec certaines villes de Nouvelle-Espagne contre l'interdiction des Espagnols. Certains hollandais se font prendre et pendre comme pirates, mais ce commerce rapporte beaucoup aux navires qui réussissent. Ils achètent - ou bien volent - aux Espagnols, du bois de Campêche, du cacao et du tabac qu'ils viennent revendre en Europe.

De Nouvelle-Espagne vers les Caraïbes ou l'Europe

La Nouvelle-Espagne transporte ses marchandises à la Havane pour les acheminer en Europe. Voyez donc les routes commerciales entre les Caraïbes et l'Europe pour connaître le genre de marchandise que l'on peut trouver entre la Nouvelle-Espagne et St Christophe-de-la-Havane.

Du Pérou vers la Nouvelle-Espagne

Des caravanes apportent l'or et l'argent extraits des mines du Pérou vers Lima. Les marchandises sont transportés par navire jusqu'à Panama, d'où elles traversent l'isthme du même nom avec toutes les denrées produites sur la côte du Pacifique pour arriver enfin à Puerto Bello. A Puerto Bello, qui donne sur les Caraïbes, l'Armada Espagnole charge le tout sur ses galions.

L'Armada

Une fois par an, une flotte de galion, appelée l'Armada Espagnole, quitte Lisbonne pour se rendre dans le nouveau monde. Elle fait escale à St Christophe-de-la-Havane, qui sert de relais à toutes les marchandises de la Nouvelle-Espagne, du Honduras et des Caraïbes. Elle se dirige ensuite vers Puerto Bello, pour se charger d'or et d'argent. Elle passe dans les plus grands ports de Nouvelle-Espagne pour récupérer les marchandises les plus précieuses lors de son retour à la Havane, sur la Grande Ile. Elles se charge alors de toutes les richesses de la Havane pour retourner en Espagne.

Evénements Exceptionnels

Rationnement et Famine

Rationnement et famine sont le lot de beaucoup de marins. Les flibustiers en sont le souvent touchés, car ils partent en course en territoire ennemi et où la richesse n'est pas synonyme de nourriture abondante. Il est fréquent que des flibustiers partent prendre une ville sans emporter spécialement de nourriture en espérant la trouver sur le chemin. Ils arrivent alors affamés aux portes

de la ville et ne peuvent prendre le temps de préparer leur attaque, car la faim les tirelle. D'autres tentent de se ravitailler près de la ville en attaquant un village Indien ou Espagnol. Les Espagnols sont alors mis rapidement au courant, ce qui met en péril l'expédition.

Causes de Famine

Il est impossible de prévoir avec certitude la durée d'une traversée. Pour peu que le vent



soit faible ou contraire, le temps de la traversée peut doubler et l'équipage se trouver à court de vivre ou pire, d'eau. Même pour de courtes traversées, l'équipage n'est pas à l'abri des calmes plats qui le stoppe complètement, le plus souvent sous un soleil écrasant, pendant plusieurs semaines. Les barils d'eau douces sont parfois gâtés par l'eau de mer s'il ne sont pas parfaitement étanches. La faute revient au cambusier et au tonnelier, encore que les rats soient les plus grands responsables d'un tel désastre. Les tonneaux d'eau sont idéaux à saboter, forçant le navire à faire de l'eau et le rendant plus vulnérable à une attaque ou à une mutinerie.

Même une terre en vue n'est pas synonyme de repas, car elle peut contenir une présence humaine. Une importante houle peut interdire l'accès par la chaloupe au paradis terrestre lui-même. Des vagues de plusieurs mètres déferlant sur le sable sont suffisamment puissantes pour faire chavirer, voire démembrer n'importe quel esquif. Il est difficile pour un homme de mourir de faim en ayant la nourriture devant les yeux, et il cherche alors un coupable à ses malheurs.

Solutions à la Famine

Pêche et Chasse

Lorsqu'un équipage est pris de court par la famine sur un navire, il peut tout de même pêcher. S'il compte un pêcheur Mosquito, il n'a plus à s'en faire que pour les réserves d'eau. Par contre, des pêcheurs non entraînés auront du mal à compenser le rationnement. Quelques oiseaux, si le navire longe une côte, peuvent être abattus au mousquet, mais le capitaine ne déviera probablement pas sa course pour permettre au chasseur de récupérer sa proie.

Rationnement

Le Cambusier peut rationner la nourriture, le rhum et l'eau d'un équipage pour éviter de se trouver subitement sans rien. Il commence par donner aux hommes d'équipage les trois quarts de leur ration, puis la moitié, et enfin le quart en dernière extrémité. La nourriture comme l'eau grouilleront de vers bien avant que toutes les réserves soient épuisées, mais le rationnement affaiblit l'équipage. Ils devient aussi plus maussade et, s'il reste exposé sans eau aux rayons du soleil, la folie s'empare des

plus faibles, qui hâtent inconsciemment l'heure de leur trépas. Les uns veulent partir à la rame dans une chaloupe, mais la fatigue et le soleil ont vite raison d'eux. Ils finissent par s'entretuer à coups de rame, comme un équipage rencontré par Surcouf dans les Indes Orientales, qui cherchait à joindre une voile blanche au loin.

Les Effets de la Famine et de la Soif

La Soif

Sous l'effet de la soif, qui assèche la bouche, fait rentré les yeux dans les orbites et donne la sensation de brûler de l'intérieur, beaucoup d'hommes sont tentés d'apaiser leurs souffrances en buvant de l'eau de mer, décuplant aussitôt les effets de la soif. D'autres marins boivent leur urine pour obtenir le même résultat. Il existe une solution qui n'apparaîtra qu'aux férus de science, qui n'ont d'ailleurs pas leur place sur un navire. Cette solution consiste à faire bouillir de l'eau de mer et à faire passer la vapeur dans un alambic pour la refroidir. L'eau ainsi récupérée est potable, mais la consommation de bois est énorme : dix jours de bois pour une journée de boisson pour l'équipage. La soif est bien plus terrifiante que la faim, car rien à bord d'autre que de l'eau ne peut l'étancher, alors que l'on peut manger n'importe quoi pour apaiser sa faim. Par contre, une pluie providentielle, qu'on ne peut malheureusement pas espérer du ciel bleu d'un calme plat, sauvera temporairement un équipage assoiffé.

La Faim

Une personne bien portante est capable de rester pendant deux mois sans manger. Au bout d'un mois déjà, il n'est pas sûr que la personne affamée puisse un jour remanger, car son corps n'est plus habitué à digérer. Lorsqu'un équipage n'a plus rien à se mettre sous la dent, toutes les discussions et les pensées tournent autour de la nourriture. Soit les ventres creux se remémorent les magnifiques orgies de l'« Auberge du Rat qui Pète » à la Tortue, soit elles imaginent les doux fruits qui leur tomberont sous la main une fois le pied mis à terre. En attendant, tout ce qui peut les nourrir à bord est consommé. Les animaux de compagnie, que ce soient des singes, perroquets ou goélands, sont consommés les premières semaines de jeûne. Si l'heureux possesseur d'un tel animal



domestique à des remords à le consommer, le charmant compagnon poilu ou à plume finira dans l'estomac de quelqu'un d'autre, animal familier du terrible Barbe Noire ou pas.

Ensuite, c'est au tour des chandelles d'être consommées à bord, ce qui fait un bien maigre repas pour l'équipage. Les hommes affamés se mettent alors à racler les cordages pour en manger le suif qui les protègent. D'autres contemplent leur chaussures avec délectation, ou font rôtir sur des braises un morceau de cuir, qui devient craquant sous la dent et comestible. Avant de tomber d'inanition, les matelots squelettiques imaginent leurs compagnons tournant sur une broche, mais la plupart préfèrent mourir que de devoir manger de la chair humaine, de leurs amis qui plus est.

Le calvaire ne se termine pas avec la nourriture dans l'assiette, car tous ceux qui mangeront plus qu'une bouchée par jour pendant une semaine, puis deux pendant une autre semaine avant de remanger presque normalement mourront de leur pécher de gourmandise. Leurs intestins atrophiés ne pourront digérer tant de nourriture et les feront mourir martyrs.

Branle-Bas de Combat

Reconnaissance

Le Branle-Bas de Combat à une signification particulière et une utilité essentielle qui lui ont valu de passer à la postérité. Le Branle-Bas est lancé de façon préventive pour ne pas être surpris par un potentiel adversaire. Pour commencer, la vigie annonce une voile en vue, ainsi que la direction dans laquelle elle est visible. L'officier de quart monte alors de quelques mètres le long du hauban d'artimon et inspecte l'horizon de sa longue vue pour identifier le navire. Puis il donne son avis au capitaine, qui ne se fait pas prier pour se faire un avis sur la question. Bien souvent, même à l'œil nu, la vigie est capable de reconnaître un navire avant le commandement munie d'une longue vue, grâce à un entraînement constant.

Branle-Bas

Dès que le navire en vue est identifié comme un ennemi, où s'il se rapproche trop, le

second lance le branle-bas de combat. Celui-ci consiste, pour chaque matelot de la bordée de repos, à descendre dans ses quartiers pour décrocher son hamac, appelé aussi branle. Il remonte avec son hamac plié, qu'il range le long du bastingage, pour protéger de la mitraille qui fait des ravages considérables dans les rangs des gabiers et simples matelots. Le hamac sera certes réduit en charpie par un coup de mitraille au travers du bastingage, mais sauvera peut être la vie d'un matelot.

Bordée d'Artillerie

La bordée de repos, une fois le branle-bas effectué, descend dans l'entrepont par les écoutes pour prendre la fonction d'artilleurs et recharger les canons, tandis que la bordée de quart reste à la manœuvre. Sauf dans les navires de guerre, les artilleurs ne sont pas assez nombreux pour recharger les deux bordées - bâbord et tribord - à la fois. Le capitaine et le Canonnier devront donc faire le choix stratégique de la bordée à recharger. Pour tromper l'ennemi, la bordée rechargée peut être maintenue derrière les sabords jusqu'au dernier moment, alors que les canons non rechargés de l'autre bordée sont mis aux sabords pour faire illusion.

Le choix des munitions à employer est tout aussi essentiel, car une fois les boulets chargés dans la gueule des pièces, il est impossible d'en changer. Le choix le plus fréquent se porte sur les boulets, dont le but est d'affaiblir la puissance de feu de l'adversaire, voire de le couler. La qualité des boulets tient à leur grande portée, qui n'a pas d'égal, car ils peuvent être projetés à plus d'un kilomètre. Les boulets ramés portent beaucoup moins loin, mais leur intérêt est supérieur aux boulets, car ils permettent de ralentir un navire plus rapide pour s'en échapper ou le rattraper, en abattant ses mâts et en déchirant ses voiles. Enfin, la mitraille est reine du combat bord à bord, déversant une nuée mortelle de billes de mousquet sur le pont ennemi. Les Servants de pièces ramènent de la Sainte-Barbe les boutes feu, que le Maître Canonnier à allumé au foyer illuminant les barils de poudre. Ils ramènent aussi chacun une gargousse de poudre à leur canon. Les boulets restent quand à eux en tas pyramidaux aux côtés de la pièce d'artillerie. Les canons, arrimés pour plus de sûreté au pont et à la coque, sont détachés. Les servants de pièces usent de leur musculature imposante



pour les reculer des sabords, avant de leur mettre une cale sous les roues.

Moucheurs & Grenadiers

Les moucheurs, qui sont les tireurs d'élite du navire et dont la tâche est d'abattre les membres du commandement adverse montent dans la mâture. Ils portent sur leur dos un ou plusieurs mousquets pour ne pas avoir à les recharger au début du combat. La vigie, dont la vue parfaite n'est plus à prouver, fait souvent un très bon moucheur et se poste avec les autres sur la grande hune ou la petite hune, ou encore allongée sur la grand vergue. Cette position en hauteur lui permet d'avoir une chance de toucher les membres du commandement ennemis protégés par leurs hommes.

Certains navires comptent un grenadier, qui lancent de la hune des grenades ornées de clous pour qu'elles ne roulent pas sur le pont. Les grenades lancées avec art font des ravages, mais elles requièrent une telle technicité que même les meilleurs équipages comptent un seul grenadier et les autres aucun.

Les Armes

Lorsque l'abordage approche, le Maître d'Equipage et le Maître Canonnier distribuent les armes. Sur tous les navires de guerre, les matelots sont armés d'un sabre ou une hache, un mousquet pour les gardes marines avec sa baïonnette, un pistolet chacun et pour finir quelques dagues. Les pirates portent toujours une hache ou un Sabre, mais aussi deux pistolets auxquels ils sont très attachés, et les éternelles dagues, qui font des armes de lancer très efficaces. Les flibustiers, quant à eux, sont armés de leur fusil de boucanier, d'un sabre et d'une dague. Les rapières ne sont pas des armes répandues sur les navires, car elles ne font pas reculer ceux qu'elles tuent, qui ont une fâcheuse tendance à vous mourir dans les bras. Seuls les adeptes de l'escrime les portent à chaque combat.

La Harangue

« Mes bons, mes braves amis ! Vous voyez sous notre grappin, par notre travers, et voguant à contre-bord de nous, le plus beau vaisseau que Dieu ait jamais, dans sa sollicitude, mis à la disposition d'un corsaire français ! Ne pas nous en emparer, et cela vivement, tout de suite, serait méconnaître la

bonté et les intentions de la Providence et nous exposer par la suite à toutes ses rigueurs. Sachez-le bien, ce portefaix qui nous débine à cette heure contient un chargement d'Europe qui vaut plusieurs millions ! Il est plus fort que nous, direz-vous, j'en conviens ; je vais même, plus loin, j'avoue qu'il y aura du poil à hâler pour l'amariner. Oui, mais quelle joie quand, après un peu de travail, nous partagerons des millions ! Quel retour pour vous à l'île de France ! Les femmes vous accableront tellement d'œillades, d'amour et d'admiration, que vous ne saurez plus à qui répondre ? Et quelles bombances ! Ça donne le frisson, rien que d'y penser ! Prétendre, mes gars, que nous pouvons lutter avec ce lourdaud-là à coups de canon, c'est ce que je ne ferais pas, car je ne veux pas vous tromper ! Non ! nos pièces de six seraient tout à fait insuffisantes contre ses gros crache-mitrailles ! Pas de canonnade donc, car il abuserait de cette bonté de notre part pour nous couler ! Voilà la chose en deux mots : Nous sommes cent trente hommes, comme eux aussi sont à peu près cent trente là-bas ? Bon ! Or chacun de nous vaut un peu mieux, j'espère, qu'un Anglais ! Vous riez, farceurs ? Très bien ! Une fois donc à l'abordage, chacun de vous expédie son English ! Rien de plus facile, n'est ce pas ? D'où il s'ensuit qu'au bout de cinq minutes il n'y aura plus que nous à bord. Est-ce entendu ? »

« Oui, capitaine, s'écrièrent les matelots avec enthousiasme, ça y est ! A l'abordage ! [...] »

« Très bien, vous êtes de bons garçons ! Pardessus le marché, je vous donne la part du diable pendant deux heures pour tout ce qui ne sera pas de la cargaison. »

A cette promesse magnifique, l'équipage ne pouvant plus modérer sa joie unie à la reconnaissance qui l'oppressait poussa une clameur immense et frénétique qui dut retentir jusqu'au bout de l'horizon. »

Louis Garneray : « Corsaire de la République »

Avant le combat, le capitaine harangue son équipage pour lui donner du cœur à l'ouvrage, et même le faire entrer dans une sorte de frénésie violente. La harangue est décrite avec le rôle du capitaine dans « L'Equipage ». La harangue du capitaine est un élément essentiel de cohésion et de résistance des hommes devant les horreurs du combat naval. Au lieu de penser à l'enfer qu'ils vivent sur le moment, ils se concentrent sur leur objectif et la confiance aveugle qu'ils accordent à leur capitaine.



Le Sable

Enfin, comble de raffinement et annonçant de joyeuses perspective, le second fait sabler le pont, pour que les matelots ne glissent pas sur le sang. La vue du pont rouge de sang et de boyaux a de quoi secouer l'estomac le mieux accroché, c'est pourquoi l'amiral Nelson faisait peindre le pont en rouge pour moins impressionner ses hommes.

Le Combat Naval

On a du mal à imaginer l'atmosphère qui règne sur un navire lors d'un combat naval. Ce n'est en tout cas pas du tout une partie de plaisir, et les qualités nautiques de l'équipage durant le combat dépendent plus de leur trempe que de leurs connaissances. Voici une image du combat naval donnée par chaque groupe à bord, des gabiers au capitaine.

Artilleurs

Enfermés dans l'entrepont, les artilleurs ne voient pas grand chose du combat. Les coups de canon les rendent sourds pendant de longues minutes avant que les ordres du canonnier ne leur arrive de nouveau aux oreilles. La visibilité de l'artilleur ne s'étend même pas sur tout l'entrepont, car la fumée épaisse qui accompagne les tris d'artillerie bouche la vue au-delà de quelques mètres et attaque les yeux. La chaleur des canons fait transpirer à grande eau les servants de pièces, qui fournissent des efforts colossaux pour déplacer les canons lourds de plusieurs tonnes. L'air porte donc un mélange d'odeur de poudre, de transpiration, de sang et de chair fraîche. Les artilleurs, enfermés dans leur entrepont, se sentent impuissants et au désespoir. Lorsque la panique les laisse pantelants devant leur canons, entourés par les cris, les détonations et les hurlements, leur chef de pièce ou le Maître Canonnier abat sur leur dos des coups de triques jusqu'à ce qu'ils se reprennent. Les officiers pirates abattent froidement ceux des hommes qui sont incapables de réagir et dont la seule vue sape le moral des autres hommes.

Lorsque le navire est transpercé par une bordée adverse bien ajustée, le bois de la coque éclate et projette des débris dans tout l'entrepont. Seule la chance permet de survivre à cet enfer et chaque homme le sait, ce qui

rajoute à l'horreur de la scène. Les hommes sont pris de stupeur devant les corps de leurs compagnons de route qui s'effondrent, sans tête, sans bras, ou les deux jambes arrachées, alors qu'une second plus tôt il vous adressaient la parole avec un sourire rassurant. Même ceux que la gloire semble rendre invincibles tombent sous les boulets et la mitraille ennemie. Pour recharger les canons, il faut écarter les corps démembrés qui semblent s'y accrocher, et on ne peut éviter de marcher de temps en temps sur un bras ou une tête, ou encore de patauger dans la mare de sang qui recouvre les lattes du pont. Rendez bien les images du sang et du charnier, ainsi que les hurlements de douleur, les gémissements incessants, le bruit assourdissant des canons, le bois qui éclate dans un craquement sinistre, sans compter l'attente des ordres du commandement, qui est le seul à prendre du recul sur le combat pour décider de la stratégie. Quels que soient vos efforts pour rendre cette atmosphère effroyable, vous resterez de toute façon très en dessous de la réalité. Le film « Il faut Sauver le Soldat Ryan » donne un assez bonne idée de l'atmosphère des combats.

Gabiers

Les gabiers et simples matelots évoluent dans des conditions moins effroyables, et n'ont de toute façon pas le temps de s'y attarder. Leur incessante activité, rythmée par les coups de sifflet du Maître d'Equipage qui précède chaque ordre, nécessite toute leur attention. Chaque manœuvre doit être parfaite malgré le stress, sous peine de mettre en danger le navire. La survie des gabiers et simples matelots devient beaucoup plus précaire lorsque le navire adverse se rapproche et les arrose de tirs de mousqueterie et de mitraille, même si la plupart est arrêtée par les hamacs disposés lors du branle-bas. Le pont se couvre alors instantanément de sang, qui s'écoule par les trous du bastingage et colore la mer tout autour du navire. Le pont, au préalable couvert de sable, ressemble à une gigantesque blessure squameuse et collante. Les boulets ramés adverses vrombissent au-dessus des têtes de matelots, ou bien les coupent en deux. Lorsqu'un boulet ramé touche un mât, le mât craque et s'abat lentement, les vergues tombent de toute leur longueur sur le pont de plus de trente mètres de haut. Alors les hurlements et les coups de sifflet du Maître d'Equipage se font plus véhéments, pour



détacher un groupe pour couper les haubans au-vent, puis les hauts bancs sous-le-vent. Les gabiers empêtrés dans la mer de voiles et de cordages qui recouvrent le pont hurlent à l'aide et disparaissent dans l'océan avec le mât sous les regards impuissants de leurs compagnons.

Le Capitaine

Le capitaine imperturbable et Mystérieux trône sur sa dunette, d'où il regarde la scène avec détachement : il sera toujours tant plus tard de s'apitoyer sur le sort des victimes. La lunette à la main, il oscille entre un calme olympien et des ordres frénétiques, donnés au dernier moment pour duper l'ennemi. Lorsque les hommes sur le pont ont un instant de répit, il essaient de comprendre la stratégie prise par leur capitaine au travers des ordres donnés. La finalité des ordres, incompréhensible pendant de longues minutes révèlent d'un seul coup leur génie, prenant l'adversaire de court et offrant la victoire sur un plateau.

Le capitaine continue à donner ses ordres quoi qu'il arrive, fut-il en train de tenir ses tripes dans ses mains. Certains capitaines, la jambe arrachée continuent de superviser et de diriger le combat, le moignon de jambe planté dans un baril de son. Si le capitaine venait à périr ou s'évanouir, la panique se répandrait dans l'équipage, difficilement contenue par l'officier assurant l'intérim.

Epidémies

Les épidémies à bord d'un navire ne sont pas fréquentes, mais, du fait de la promiscuité de la vie à bord, sont meurtrières. Peste, Choléra, Fièvre Jaune, Fièvre Typhoïde font des ravages sur les navires, qui sont en plus obligés d'observer la quarantaine en arrivant dans un port. Voyez le Chapitre : « Santé de l'Équipage : Maladies » pour connaître les mesures prise en cas d'épidémie.

Mort

« Un Anglais fut rapporter à Laurent que Van Horn avait dit quelque chose d'offensant contre lui. « Le lui soutiendras-tu ? » dit d'abord Laurent à l'Anglais. « Oui », répliqua-t-il d'un ton ferme, tant assuré de son fait. « Allons donc », poursuivit Laurent ; et, partant sur l'heure, il alla trouver Van Horn, accompagné de l'Anglais, pour faire, en

présence de l'un et de l'autre, le récit qu'on lui venait d'apprendre. Van Horn le dénia, l'Anglais le soutint. Sans rien entendre d'avantage : « Voilà, dit Laurent, mettant l'épée à la main, voilà ce qui va me venger de l'injure que tu m'a faites. » Van Horn tira aussitôt la sienne ; Laurent lui porta un coup dans le bras, dont il mourut vingt-cinq jours après. »

A.O. Oexmelin : « Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde »

Causes de la Mort

La mort à bord des navires de haute mer est bien plus fréquente qu'on ne le pense. Les plus touchés sont les passagers, ou pire encore, les esclaves amenés d'Afrique sur les négriers. En effet, passagers comme esclaves restent dans l'entrepont confiné, où l'atmosphère est malsaine. Quelques passagers peuvent monter sur le pont, mais leur présence n'est pas toujours la bienvenue, car ils gênent à la manœuvre. De toute façon, l'air est moins sain et vif sur le pont que dans la mâture. La promiscuité de la cale favorise les maladies contagieuses, qui emportent les passagers un à un.

Les hommes d'équipage meurent victimes des combats, suite à des blessures graves, ou encore victimes d'une maladie comme le scorbut. Certains crimes sont aussi punis de mort, par pendaison - pour les matelots - ou fusillés - pour les officiers. Le sort des quelques personnes passant par-dessus bord n'est pas très enviable, emportées par une lame qui balaie le pont. D'autres se noient empêtrés dans les voiles et les cordages d'un mât abattu qu'on laisse aller à la mer. Les chances de survie d'un homme à la mer à plus d'un mille des côtes, même s'il sait nager, sont très faibles, voire nulles. Les vagues rendent la nage difficile et le froid engourdit les membres, puis fait sombrer dans l'inconscience.

Cérémonial

Le cérémonial d'inhumation des corps est simple et informel. La cérémonie comme le souvenir de la victime est expédiée en quelques minutes, entre deux manœuvres. Si le navire ne compte pas d'aumônier, le capitaine fait office de prêtre en tant que maître à bord après Dieu. Il dit une courte prière, vantant les qualités nautiques et humaines du défunt, dont le corps repose sur



la planche, enroulé dans son hamac. La prière terminée, prière qui se raccourcit si le nombre de morts est élevé, la planche est inclinée et le corps plonge dans les abîmes de l'océan, sans faire l'objet d'un regard. Tout le monde retourne à sa tâche, pensant une dernière fois au défunt avant que le sifflet du Maître d'Equipage ne retentisse, signe que la vie doit reprendre son cours.

Souvenir du Défunt

Les morts sont vite oubliés à bord, car l'activité incessante ne laisse à personne le temps d'y penser. Le matelot du défunt, se couchant le soir dans le hamac de son ami et compagnon de route depuis bien des années, lui adressera une pensée avant de s'endormir, jusqu'à ce que le Quartier-Maître ne lui trouve un nouveau matelot. Les marins se rappellent des défunts pendant les escales à terre, où l'oisiveté appelle la nostalgie. Tous se rappellent d'eux avec un sourire lorsque leur nom est mentionné dans une histoire racontée par un vieux loup de mer. On se rappelle alors comme il était boute-en-train, mais aussi sa bravoure et ses sautes d'humeur.

Les personnes qui s'en rappelleront le plus longtemps sont leurs femmes, si elles apprennent un jour sa mort, et ses créanciers, qui maudiront la fortune de les avoir privé des fruits de leurs investissements. A terre aussi, la vie doit reprendre son cours et les souvenirs s'effacent vite, même si l'affection reste.

Crimes & Châtiments

La discipline est de fer à bord d'un navire, qu'il soit de commerce, de guerre, pirate ou flibustier. La cohésion du groupe rend toutefois la discipline naturelle sur les navires de ceux qui ont choisit la voile comme leur mode de vie. Elle peut sembler injuste et arbitraire à ceux qui ont été engagés de force. Les navires Anglais, dont la force est justement la discipline, que les français remplacent par leur fougue, tendent à user du fouet plus qu'il ne faudrait. Si la plupart des pirates dont nous avons des traces sont Anglais, c'est bien sûr parce que Defoe, qui est Anglais, a témoigné de leur existence, mais aussi parce que la marine Anglaise crée des martyrs.

La presse - rafle effectué dans les villes côtières en guise de recrutement - est devenue

une institution en Angleterre, si bien que même la marine marchande l'utilise. Les terriens engagés contre leur gré sur un navire de guerre n'ont aucune notion de navigation et aucune envie de ce genre de vie. Ils n'aspirent qu'au retour au pays, qui ne viendra probablement jamais. Leur amertume les rend peureux, indisciplinés, voire même haineux et les pousse à la mutinerie. Pour contrer cette tendance, les officiers Anglais font parler le fouet plutôt que leur cœur, et tout manquement à la discipline est sévèrement puni. Voulant faire des exemples, la marine Anglaise, plus que les autres, apparaît comme arbitraire. Pour cette image même, les terriens refusent de s'engager et fuient comme la peste les navires de guerre qui arrivent au port.

Punitions

Les punitions sont diverses et dépendent de la faute commise, de la rigueur de la discipline, mais aussi du rang de la personne inculpée. Le capitaine inscrit sur le journal de bord les punitions infligées ainsi que les raisons qui les ont motivées. En voici quelques exemples.

- ◆ Suspension de Solde (Faute Légère) : Sur les navires de guerre et de commerce, les fautes légères et preuves d'incompétences qui n'ont pas eu de conséquences graves sont punies en retenant plusieurs jours de solde du marin. Comme cette punition n'est pas trop affligeante et bénéficie à l'armateur du navire, elle est assez fréquente. Pour les flibustiers et les pirates, les fautes légères sont punies en privant de butin l'accusé.
- ◆ Liberté sur Parole (Prisonnier) : Les prisonniers de guerre nobles peuvent rester libres de leurs mouvements s'ils donnent au capitaine leur parole qu'il ne feront rien à l'encontre de la volonté de ce capitaine. Aucun noble ne manquera à sa parole et la liberté sur parole assure des risques d'évasion mieux que des chaînes aux pieds et aux mains. Sachez toutefois que la parole d'un pirate ou donnée à un pirate ne vaut rien.
- ◆ Jeté à Fond de Cale (Faute Légère ou Sérieuse, Prisonniers) : Pour une faute un peu plus importante, ou une faute grave sans que l'on soit sûr que la personne accusée est coupable, le prévenu est mis à fond de cale. La durée de la détention



dépend de la lourdeur de la faute. Les prisonniers dont la parole n'est pas suffisante pour les laisser en liberté subissent aussi ce traitement, pour éviter une rébellion gênante. Ils y sont attachés avec des chaînes et nourris au pain sec et à l'eau. Le confinement rend l'atmosphère de la cale difficilement supportable et la maladie frappe rapidement les prisonniers.

- ◆ Passage en Court Martiale (Faute Grave) : Le capitaine d'un navire de guerre n'est pas apte à juger un autre officier, même ses subalternes. Il se contente d'en référer à l'Amirauté dès que possible. L'officier passera alors en court martiale, ce qui n'a rien d'une expérience réjouissante. Il peut espérer un acquittement s'il peut prouver son innocence, mais se retrouve bien souvent dégradé, voire fusillé pour haute trahison. Un capitaine peut aussi choisir de faire passer des mutins en court martiale plutôt que de faire justice lui-même.
- ◆ Dégradé (Faute Grave) : Si un officier a fait la preuve de son incompétence, il peut être jugé par une court martiale indigne de son poste et dégradé par cette court. Il occupera donc un poste subalterne par rapport à son poste actuel, mais pire que tout, il ne pourra plus prétendre à un avancement, à moins d'une formidable action d'éclat. Etre la victime d'une mutinerie peut valoir à un capitaine d'être dégradé et risque d'empêcher la promotion de ses officiers.
- ◆ Fouet (Faute Légère à Grave) : Le fouet est une punition cruelle, dont la marine anglaise fait grand usage. Cette punition corrige les fautes graves pour un capitaine indulgent et les fautes légères comme graves pour un capitaine tyrannique. L'avantage de cette punition est qu'elle est ajustable. On ne peut raisonnablement pas faire donner à un homme plus de deux douzaines de coups de fouets, car ses chances de survie sont faibles au-delà. Le quartier-maître attache les bras du condamné autour du grand mât et le suspend légèrement pour que les plaies s'ouvrent bien. La mort lors de cette punition est fréquente, quand la rate, le foie ou un autre organe abdominal éclate sous les coups des boules du chat à neuf queues. La peau cède dès le second coup de fouet, et n'est plus qu'un amas de chair sanguinolente au bout d'une douzaine de coups de fouet. La plupart des personnes s'évanouissent pendant ce supplice, qui se termine par un seau d'eau de mer sur le dos blessé. L'eau de mer creuse les plaies et, outre la douleur qu'elle inflige, rend les marques de fouet indélébiles. Avoir survécu au fouet d'un navire de guerre force le respect sur un navire pirate. Cette punition est infligée par le quartier maître, celui-là même qui a défendu l'accusé, afin que la punition ne suscite aucune haine personnelle. Un quartier maître qui retient ses coups de fouet risque fort de recevoir la même peine que l'accusé.
- ◆ Mutilation (Faute Sérieuse) : Les esclaves marrons pris et ramenés à leur propriétaires sont marqués au fer rouge et parfois mutilés. Le pied coupé, ils seront moins utiles à leur maître, mais pourront s'échapper plus difficilement. Il arrive, dans les villes du le Nouveau-Monde, que l'on coupe un doigt ou une main à un voleur pour éviter qu'il récidive.
- ◆ Débarqué sur une Ile Déserte (Pirates et Flibustiers seulement) : Les pirates débarquent sur une île déserte les capitaines accusés d'être des couards ou des incompétents, voyez la « Vie Sociale des Pirates » pour plus de détails.
- ◆ Crâne Fracassé (Boucaniers et Flibustiers) : Toute boucanier ou flibustier ayant fait preuve de sa trahison, notamment en truquant un duel au mousquet, a le crâne fracassé à coup de crosse de mousquet sans autre forme de procès.
- ◆ Fusillé (Haute Trahison) : Les nobles accusés de haute trahison sont fusillés, selon les honneurs dû à leur rang.
- ◆ Mort par Pendaison (Fautes Graves et Très Graves) : Sur tous les navires, la pendaison sanctionne les fautes les plus lourdes des matelots. Condamner un homme à être pendu est idéal pour faire un exemple, car son corps, se balançant quelques jours après son exécution, marque les esprits. Pour pendre un condamné, une corde est passée par-dessus la grand vergue, ou la plus haute vergue selon les circonstances, et le condamné est hissé. Les pirates peuvent être pendus haut et court par tout capitaine qui leur met la main dessus. Même les pirates usent de la pendaison pour punir les crimes les plus graves à leur bord.



- ◆ Jeté par-dessus Bord : Le pauvre homme qu'on fait avancer sur une planche et qu'on pousse dans la mer infestée de requin est un mythe. La pendaison est une sanction beaucoup plus efficace.

Crimes

Voici quelques crimes pour lesquels une personne peut être condamnée à bord d'un navire de guerre ou marchand.

Vol

Les vols à bords concernent surtout les vols de nourriture à la cambuse. Les effets personnels sont tellement restreints que les fouilles sont faciles et systématiques lorsqu'un larcin a été signalé. Le vol de nourriture dans la cambuse est considéré comme un faute légère si la denrée volée ne manque pas. Si elle est rationnée, la faute devient plus grave et peut être sanctionnée par le fouet.

- ◆ Sanction : Légère : Suspension de solde, à fond de cale pour quelques jours. Sérieuse : à fond de cale pour quelques semaines, fouet.

Incompétence

L'incompétence ne peut tolérée sur un navire, car elle met en danger la survie de tout l'équipage. Les négligences coupables, comme d'oublier d'arrimer un canon par gros temps ou de bâcler une épissure, peuvent causer la mort de plusieurs personnes. Les matelots incompetents reçoivent des châtements corporels pour leurs fautes, tandis que les officiers, sensés faire partie d'une élite intellectuelle, reçoivent des blâmes ou sont dégradés. En général, l'incompétence est sévèrement punie si elle a des conséquences dramatiques et peut se limiter à un simple avertissement si elle n'a aucune conséquence grave. Un capitaine pirate incompetent ou manquant d'audace est débarqué sur une île déserte.

- ◆ Sanction : Matelots : Suspension de solde, à fond de cale, fouet. Officiers : Dégradé. Pirates et Flibustiers : Débarqué sur une île déserte.

Facteur de Troubles

Les auteurs de troubles sont des personnes qui sèment le désordre sans pour autant braver l'autorité de leurs supérieurs. Deux

matelots qui se battent régulièrement et mettent une mauvaise ambiance à bord sont des auteurs de troubles. Par contre, une personne prise en train de mettre en valeur les intérêts d'une mutinerie sont plutôt considérés comme des mutins ou jugés pour haute trahison.

- ◆ Sanction : Suspension de solde, à fond de cale pour quelques jours.

Indiscipline

L'indiscipline sur un navire, quel qu'il soit, n'est pas tolérable et doit être punie très sévèrement. L'inopportunité de l'indiscipline l'aggrave considérablement, si bien que sur les navires pirates ou flibustiers, le capitaine abat en général froidement le mécontent, quitte à être sanctionné par le conseil lorsque le calme sera revenu. Maugréer en recevant des ordres peut être considéré comme une indiscipline, ainsi que mettre une hésitation avant d'obéir, ou exprimer son mécontentement ouvertement.

- ◆ Sanction : Suspension de solde, à fond de cale pour une semaine à trois semaines, fouet, pendaison.

Sabotage Volontaire

Le sabotage volontaire ne mérite que la corde, quelles que soient ses intentions. Par contre, comme le sabotage est difficile à prouver, le commandement hésite souvent entre faire un exemple et accorder le bénéfice du doute. Les sabotages typiques peuvent être de gâter les tonneaux d'eau douce par de l'eau de mer, pousser une personne du haut d'un hauban, créer une voie d'eau, limer un cordage pour qu'il lâche sous l'effort ou encore désarrimer un canon alors que la mer est forte.

- ◆ Sanction : Fouet, court martiale, pendaison.

Mutinerie

La mutinerie, si elle est volontaire, est un cas de haute trahison qui relève de la pendaison immédiate ou après une traduction devant la court martiale. Cette peine est atténuée si la personne a été forcée de se joindre aux mutins et a montré de la réticence à une telle entreprise. L'acte de mutinerie consiste à tenter de prendre le pouvoir au capitaine actuel, ou à inciter d'autres personnes se mutiner. Les mutineries avortées sont aussi sévèrement punies que les



mutineries réussies. Un équipage mutin rencontré après avoir commis son méfait est pendu sans procès.

- ◆ Sanction : Court martiale, pendaison.

Piraterie

Voyez la « Vie Sociale des Pirates ».

Haute Trahison

Toute défection à l'ennemi, espionnage ou vente d'information est considérée comme de la haute trahison. L'accusé devra s'expliquer en procès ou devant la court martiale et, s'il est reconnu coupable, et condamné à la pendaison ou à être fusillé, selon son rang.

- ◆ Sanction : Court martiale, pendaison, fusillé.

Un homme à la Mer

Lorsqu'une personne tombe d'un petit navire de pêche à la mer, ses compagnons essaient de la retrouver en virant de bord pendant que l'un d'entre eux garde un œil sur elle. Si la mer est calme et que le sauvetage a lieu de jour, les chances de retrouver le disparu sont raisonnables. Malheureusement, les personnes qui passent par-dessus bord sont en général victimes de mauvaises conditions climatiques ou de l'obscurité. Dans ce cas, quelle que soit la taille du navire qui le recherche, le disparu peut d'or et déjà être considéré comme mort et les recherches sont vaines. La tête du disparu disparaît derrière les vagues, si bien qu'il ne peut être vu, et sa voix est couverte par le vent. Seul un miracle peut le sauver. alors que le navire qui le cherche passe par hasard juste à côté de lui. De toute façon, peu de marins savent nager, à part peut être certains pêcheurs.





Vie Sociale des Pirates

Au Sein de l'Équipage

« Dans le service courant, la solde est médiocre, et le travail écrasant. Pirate, je vis dans l'abondance et le plaisir ; je dispose de la force et de la liberté. Qui ne ferait comme moi, sachant qu'il ne risque guère qu'un mauvais moment, celui du nœud coulant qui vous chatouille la gorge ? Non ! Courte et bonne, voilà ma devise ».
Bartholomew Roberts.

Les Prises de Décision

Un navire Pirate fonctionne sur le même principe qu'un navire de guerre, avec une discipline très stricte au cours des combats et pendant les moments critiques. Cette discipline est nécessaire aux pirates pour avoir une chance de survivre sur les mers où ils ne sont pas les bienvenus. Les pirates peuvent s'attendre à être pendus en cas de reddition, quels que soient leurs actes. Leur cohésion interne doit donc compenser la haine réciproque qui les lie au reste du monde. Malgré cette discipline stricte, les pirates sont fiers de leur liberté et veulent donc à tout prix la conserver. Rajouter des règles de vies supplémentaires suffirait seulement à leur rendre la vie impossible. Ils doivent donc élaborer, de la façon la plus simple et la plus adaptée possible à leur mode de vie, des règles sociales qui font preuve de souplesse en restant très strictes sur des points clés. Pour ce faire, ils adoptent différents niveaux décisionnels en fonction des circonstances entourant la décision à prendre. En cas de combat ou de fuite, où le temps manque pour se décider, ils peuvent avoir à réagir instantanément, ou bien à prendre des décisions dans les quelques heures qui suivent concernant des sujets ou l'équipage peut raisonnablement les suivre. Si leur décision pose problème, ou si le grand maître des relations sociales de l'équipage : le quartier maître, décide que le choix est stratégique pour l'avenir de l'équipage et que l'avis de chacun à son importance, tout l'équipage doit prendre la décision. Des conflits peuvent apparaître, mais sont alors résolus par le vote, par le jugement des fautes. L'équipage peut aussi scinder en deux, si deux factions aux avis divergents et inconciliables apparaissent.

Combat ou Fuite

Lorsque l'équipage est en plein combat naval ou en train de fuir un adversaire d'une force supérieure, une prise de décision trop lente peut leur coûter la vie à tous. Comme le temps pour tergiverser manque, seul l'avis du capitaine a une importance. Contredire cet avis, y désobéir ou argumenter contre lui sur l'instant est un crime punissable de l'exécution immédiate, car il met en danger la cohésion de l'équipage et sa survie. Le capitaine ayant tout pouvoir, il peut et ne se gêne pas pour abattre d'un coup de pistolet, ou trancher en deux d'un coup de sabre tout opposant à sa décision, même si celle-ci paraît injuste ou inappropriée. Le capitaine donne directement ses ordres sans réunir personne pour palabrer.

Personne ne lui en voudra pour un tel acte, qui ne pourra être jugé devant l'assemblée par la suite. Par contre, le capitaine pourra, lorsque le calme sera revenu, être jugé pour incompétence, couardise, partialité ou égoïsme, mais pas tant que le temps presse. Pendant ces moments de stress intense où la survie est compromise, le quartier-maître, qui forme le principal contre-pouvoir à bord, est à la barre et n'a pas non plus son mot à dire.

En d'autres termes, lorsque le temps presse, c'est-à-dire au cours des combats et fuites, la hiérarchie et la discipline à bord sont identiques à celles d'un navire de guerre. Il n'est donc pas question de démocratie, mais d'une parfaite autocratie.

Prise de Décision Rapide

Réunion du Conseil

Lorsqu'une décision doit être prise dans l'heure ou dans la journée, le capitaine, ou plus souvent le quartier-maître, réunit le Conseil,



qui peut aussi juger des membres de l'équipage pour leurs crimes. Le conseil se réunit dans la salle du même nom, ou s'il fait beau et pas trop chaud, sur la dunette. Les hommes présents au conseil se mettent dans les meilleures conditions pour prendre une décision. Le coq leur apporte donc une grande bassine de rhum ou de punch, dans laquelle les conseillés du capitaine plonge leur timbale lorsque la soif se fait sentir. Pour appuyer ses dires, chaque conseiller apporte sa pipe et son pétun, qui lui donne tout de suite un air inspiré et respectable. Mâcher sa chique pendant le conseil n'est pas la meilleure façon de se faire entendre, ni comprendre.

Membres du Conseil

Les membres du conseils sont les personnages les plus prestigieux de l'équipage. Le capitaine et le quartier-maître, l'un à l'origine de nombreuses décisions à bord et l'autre en tant que garant du respect des lois et de l'intérêt de tous les hommes d'équipage, sont systématiquement présents. A part cette restriction, les officiers n'ont a priori pas plus de chance d'y participer qu'un homme d'équipage moyen. Faire partie du conseil est un honneur et une marque de respect du reste de l'équipage, tout comme ne plus avoir le droit d'y siéger est la preuve d'une importante chute de prestige. Le nombre de membre du conseil n'est pas limité, mais doit permettre des prises de décisions en quelques heures. Les équipages les plus nombreux élisent donc une douzaine de membres du conseil.

Seuls les membres les plus éminents et prestigieux de l'équipage ont droit à l'honneur d'être des conseillés. Des membres de l'équipage dont une grande compétence dans le domaine où doit être pris la décision peuvent éclairer les conseillés de leurs conseils. Les membres du conseils doivent aussi être des hommes d'expérience, qui ont fait leurs preuves et dont la compétence n'est plus à prouver. Pour savoir si une personne a des chances de siéger au conseil, voyez le paragraphe suivant traitant de la « Reconnaissance au Sein de l'Equipage ».

Argumentation

Si vous vous attendez à une discussion rationnelle avec des arguments parfaitement développés, vous vous frottez le doigt dans l'œil, car le conseiller, avant d'émettre son avis,

commence par se mettre en valeur. Loin de chercher à se gausser de ses interlocuteurs ou de se faire mousser, le conseiller se tient à des considérations assez simples sur son passé et ses actions en tant que pirate, pour susciter la confiance et l'adhésion de son auditoire avant même d'aborder le sujet. Si un auditeur contredit cette présentation ou en rit, ce qui est extrêmement grave, l'affront se règle pistolet ou sabre à la main, mais au cours d'un duel dans les formes.

Au cours de sa présentation, le membre du conseil qui prend la parole commence par montrer à son auditoire qu'il n'a jamais rien fait contre les lois du groupe ou l'intérêt commun, ou si ce n'est pas le cas, il justifie ses actes pour rattraper cet état de fait. Ensuite, il met en valeur sa motivation pour le groupe en disant par exemple qu'il a toujours été volontaire, et peut citer plusieurs initiatives heureuses de sa part. En général, il clôt cette présentation de lui-même rappelant à tous qu'il n'a jamais reculé devant le danger et qu'il est d'une férocité exemplaire. Il annonce qu'il ne craint personne à bord, ni même le capitaine et est prêt à le prouver si nécessaire.

Les arguments utilisés ont plus de poids s'il s'inscrivent dans le mode de vie des pirates. Tout ce qui pourrait motiver l'équipage dans sa recherche de la liberté, dans la défense de ses pairs, ainsi que son bien être ne peut être que bien perçu et laisse une bonne impression sur les autres membres du conseil, même si la proposition n'est pas retenue. Tout nouveau membre du conseil doit s'établir une bonne réputation au sein même du conseil avant de pouvoir utiliser des arguments plus percutants comme la menace. Lorsqu'un membre du conseil lance une parole menaçante à l'encontre de toutes les personnes qui s'opposerait à sa proposition, cela ne signifie pas moins qu'il est prêt à provoquer en duel tout opposant. Une fois la menace envoyée, il ne peut revenir en arrière. Il est rare, si les arguments donnés par un membre du conseil sont raisonnables, qu'on le provoque en duel, et d'autant plus s'il a de son côté la moitié du conseil. Le capitaine n'a pas le droit de recourir à ce genre de menace et il n'est pas question de le provoquer directement en duel. De toute façon, ces menaces, comme elles ne sont jamais dirigées contre une personne en particulier, servent plus pour l'ambiance que comme appel à la violence. Lorsqu'un membre



éminent du conseil lance une menace, cela signifie que l'issue de la discussion est très importante à ses yeux.

Heureusement chacun ne recommence pas cette présentation à chaque conseil, et encore moins à chacune de ses interventions, mais uniquement pour qu'on oublie pas qui il est. Les interventions des membres du conseil, pour avoir un bon impact, sont très courtes et dépassent rarement une phrase. La scène de tribunal à bord du navire de Bartholomew Roberts en est un bon exemple.

Prise de Décision

La décision prise par le conseil n'est pas forcément rationnelle. Elle doit rassurer tous les membres du conseil et fait donc figure de compromis. Les avis de chaque membre du conseil sont certes pondérés par leur réputation, mais surtout pour l'importance affective qu'ils donnent à la décision. Par exemple, si une personne est jugée pour un crime et qu'un membre éminent du conseil le défend avec force, l'accusé peut être acquitté malgré son crime. S'il récidive, la faute retombera sur le membre du conseil qui l'a défendu.

Si la décision ne peut être prise sans froisser un membre du conseil, le quartier maître appelle l'assemblée. La décision de celle-ci est irrévocable. Chacun sait qu'une fois prise, elle ne peut pas être discutée, car elle témoigne de la volonté de l'équipage dans son ensemble et tout le monde doit se faire une raison. Si un membre du conseil force régulièrement par un veto systématique le quartier maître à appeler l'assemblée, il risque de se voir interdit l'accès au conseil pendant quelques temps. Ce cas de figure est cependant très rare à bord d'un navire pirate.

Décision Stratégique et Avenir de l'Équipage

Réunion de l'Assemblée

« Il importe peu de savoir qui porte le titre ; à la vérité, tous les bons gouvernements (et le nôtre en est un) tirent leurs forces de la communauté qui a, sans contestation possible, droit d'élection et de révocation. Ce droit, nous serons les premiers à le revendiquer : si un de nos capitaines devait se montrer assez hardi pour transgresser la règle, qu'on l'abatte ! Ce sera pour son successeur un salutaire avertissement. Je suis, en tout cas, d'avis que nous choisissons, pendant que nous sommes à

jeun, un homme courageux, habile dans l'art de la navigation, celui qui par son expérience et sa bravoure sera le plus apte à défendre notre communauté et à nous préserver des dangers et des tempêtes d'un élément instable, tout comme les fatales conséquences de l'anarchie. Cet homme, c'est à mon avis, Roberts, un compagnon en tout point digne de notre estime et de notre bienveillance.

Daniel Defoe : « Les Chemins de Fortune »

Lorsque l'équipage doit prendre une décision stratégique, pas forcément militaire, mais dont dépendra son avenir, le Quartier Maître réunit l'assemblée. Les décisions, lors de l'assemblée, sont longues à prendre, mais elles sont assurées d'être en accord avec l'équipage dans son ensemble. Le Quartier Maître seul peut juger une assemblée nécessaire - à moins que ce ne soit pour le juger - et sa décision peut être différée mais pas contredite par le capitaine. Les membres du conseil, au cours de l'assemblée, n'ont pas plus de poids que de simples matelots, tout comme le capitaine, car l'assemblée doit prendre en compte de façon égalitaire la volonté de chaque membre de l'équipage.

La réunion de l'assemblée s'impose alors que le groupe de pirate se forme, afin d'élire le commandement et de rédiger la chasse-partie. Elle est aussi nécessaire lorsque le temps ne presse pas et que le conseil n'arrive pas à prendre une décision. Les tribunaux sont soit des assemblées, soit des conseils, selon la chasse-partie du groupe, à moins que ce soit le commandement d'une prise qui soit jugé. Ce jugement est systématique lorsque des pirates font une prise, mais ce ne sont pas les pirates qui jugent. Ils ne sont que les arbitres de l'équipage de la prise, dont chaque homme vient témoigner en faveur ou à l'encontre de ce commandement. L'équipage de la prise décide de l'éventuelle punition à infliger aux hommes jugés, alors que les pirates décident de l'avenir de la prise elle-même. L'issue d'un tel tribunal peut prendre partie pour l'exécution du commandement de la prise comme pour sa libération avec toute sa cargaison et l'admiration de l'équipage pirate.

Déroulement de l'Assemblée

Le quartier maître, afin que chacun connaisse les raisons qui motivent la réunion de l'assemblée, commence par énoncer les faits de façon objective et nuancée. L'ambiance au cours de l'assemblée, ainsi que les



interventions de chacun, ressemblent à celles du conseil, si ce n'est que chacun des 100 ou 200 hommes d'équipage a le droit de prendre la parole et de faire part de son opinion. Il est tout à fait inconcevable de couper la parole à quelqu'un qui parle ou de s'opposer à une personne plutôt qu'à ses arguments. Dénigrer une personne en pleine assemblée relève du tribunal. Une personne qui enfreint ces règles sort instantanément de l'assemblée au prix de son prestige. L'assemblée est orchestrée par le quartier maître, dont le rôle est de distribuer la parole, de défendre l'accusé lors d'un tribunal, mais aussi, en tant que représentant de l'équipage en entier, de prendre la parole en son nom. Le quartier maître influe donc grandement sur les décisions prises, même s'il ne se met pas souvent en avant. Sa bonne foi n'est pas à mettre en doute, sinon il serait remplacé sans hésitation.

Prise de Décision

Au cours de l'assemblée, chacun n'a pas vraiment le temps de se présenter comme pendant le conseil, encore que les menaces soient possibles. Le place laissée à l'argumentation est donc beaucoup plus importante. Les décisions à prendre sont trop cruciales pour qu'on s'attache aux problèmes personnels de chacun et doivent contribuer au bien de tous. Une fois que chacun a dit ce qu'il avait à dire pour convaincre ses compagnons, le quartier maître prend la parole, fait la synthèse des différents avis, puis l'équipage vote à main levée. Si la majorité n'est pas écrasante, le quartier maître prend partie, le plus souvent en faveur de l'avis de la majorité et tente de convaincre tout le monde de se rallier à son avis pour éviter une scission de l'équipage. L'équipage recommence à voter et le plus souvent, une faible majorité du vote précédent devient alors très proche de l'unanimité avec un hurra général, comme pour ratifier la décision. Si ce n'est pas le cas, une scission de l'équipage s'impose, car c'est la preuve de la désunion du groupe. Le choix de la chasse partie est la seule décision de l'assemblée qui mérite d'être mise par écrit – pour peu que quelqu'un sache écrire, car elle définit les lois du groupe.

Volontariat

Lorsqu'une tâche réclame des hommes pour la mener à bien, le quartier maître demande des volontaires. Contrairement à ce

qu'on pourrait croire, quel que soit l'ampleur, la difficulté, le danger et l'aspect rébarbatif d'une telle tâche, les volontaires ne manquent pas. Le grand nombre de volontaire s'explique par l'importance du volontariat dans le déroulement de la vie à bord. En effet, le prestige de chacun dépend beaucoup de sa motivation pour le groupe et ce autant que sa compétence. Les personnes toujours volontaires passent pour sympathiques et fiables, et décrochent plus facilement des postes à responsabilité à bord, car ils suscitent la confiance de leur compagnons.

Si les volontaires viennent à manquer, ce qui n'est pas rare lorsque l'équipage est rationné ou pire, affamé et ne pense qu'à son estomac, le quartier maître désigne des volontaires, qui doivent se conformer à son choix. Refuser de le faire n'est pas considéré comme de la désobéissance, mais suscite la méfiance de ses compagnons et bien sûr s'ensuit une perte de prestige. Si par contre les volontaires sont trop nombreux, ils peuvent se désister eux-mêmes ou laisser le quartier maître choisir les plus motivés et compétents pour la tâche à réaliser.

Le volontariat est essentiel à bord, car il respecte parfaitement la liberté de chacun et motive l'équipage à aller de l'avant, construire son avenir mais aussi son présent en réalisant les tâches de la vie quotidienne sans que cela fasse office de corvée.

Contre Pouvoir

Comme nous venons de le voir, le rôle social du quartier-maître est essentiel à bord d'un navire pirate. Ce rôle est encore bien plus important, car le quartier-maître a réellement pour rôle de contrôler le pouvoir du capitaine. Il exerce un contre-pouvoir en dénonçant tout abus et en poussant le reste de l'équipage à s'exprimer et à s'affranchir de la tendance naturelle de l'homme à suivre ses chefs sans condition. Si les abus du capitaine vont jusqu'à s'arroger des privilèges dans la vie de tous les jours ou décider de l'avenir de l'équipage sans le consulter, le quartier maître accomplit son devoir en réunissant le conseil ou l'assemblée pour prendre les décisions, voire juger le capitaine pour abus. Attention toutefois, si le quartier maître tend à s'opposer systématiquement à son capitaine, il ne cherche pas à lui nuire, et encore moins à semer la zizanie à bord. Un quartier maître qui



joue ainsi avec le feu risque un châtement exemplaire pour trahison.

Jugement du Capitaine

Le capitaine peut être jugé par l'assemblée, même si ses crimes ne sont pas évidents pour des non-pirates. S'il est jugé incompetent ou couard par le reste de l'équipage, il est abandonné sur une île déserte avec son sabre, un pistolet, un fusil et de la poudre. Ce rite leur vient des flibustiers, mais les pirates vont rarement rechercher un capitaine débarqué. Le capitaine n'a alors pas son mot à dire et accepte la sentence sans broncher. Si une partie de l'équipage refuse de se séparer de lui, l'équipage se scinde en deux, le capitaine à la tête de ses fidèles, et le quartier maître à bord de la prochaine prise avec le reste de l'équipage. Un capitaine pirate n'est pas jugé pour ses échecs, mais bien pour son incompetence. Un manque de chance, fut-il répété, n'est pas suffisant pour justifier une assemblée. Pour que le jugement pour incompetence ait lieu, il faut vraiment que celle-ci soit assez flagrante pour faire tomber le capitaine de son piédestal.

Un capitaine couard subit le même traitement, mais pour des pirates la moindre prudence peut être taxée de couardise. Les pirates veulent avoir pour chef un homme hardi, voire téméraire s'il est compétent. Fuir devant des navires de guerre semble tout à fait raisonnable, mais peut justifier un jugement au cours duquel le capitaine se défend non pas en prouvant qu'il est un homme plein de courage, mais en essayant de démontrer qu'affronter ces navires de guerre ne présentait guère d'intérêt. S'il plaide en mettant en valeur les dangers justifiant son action, il signe lui-même sa condamnation pour couardise.

Un capitaine qui est soupçonné de manipuler l'équipage à des fins personnelles risque la peine de mort pour trahison. Il ne respecterait alors pas le principe de liberté de chacun cher au cœur des pirates et se rangerait dans le camp des tyrans manipulateurs que chacun exècre. L'équipage, se sentant trahit par son capitaine, manifeste alors sa vexation en pendant son capitaine et en l'oubliant aussitôt.

Lorsque le capitaine s'arroge des privilèges comme de demander de posséder une cabine en propre, d'avoir un ordinaire différent de

l'équipage ou encore de prendre pour lui seul une femme prisonnière, il risque aussi la pendaison, mais l'équipage hésitera beaucoup plus à le condamner. De tels privilèges sont tolérés tant qu'il n'empiètent pas sur la liberté des autres, si le capitaine est un bon chef par ailleurs et apprécié. Tout homme d'équipage, s'il se sent frustré par un tel comportement, a tout à fait le droit de reprendre ce qu'il estime lui appartenir. Si le capitaine s'y oppose, il devient alors coupable et le quartier maître ne peut que réunir l'assemblée pour un tribunal. La sentence peut soit être une forte remontrance, si le capitaine par ailleurs idolâtré reconnaît sa faute tout en promettant de ne pas recommencer, soit être la mort par pendaison, soit encore l'abandon sur une île déserte.

Les Conflits

Querelles

Les querelles concernent deux membres d'équipage qui ont un différent et veulent le régler le plus tôt possible.

Origines

Les querelles peuvent avoir des origines aussi variées que pour vous et moi, mais tournent souvent autour des mêmes problèmes. Deux membres d'équipage peuvent s'affronter pour une femme, même si un tel conflit est contraire aux lois. Les femmes à bord doivent être à la disposition de tout le monde ou de personne pour éviter de tels conflits, mais les pirates sont humains et sujets aussi à de la jalousie. Les femmes qui en sont friandes risquent de le payer de leur vie, pour le principe, si elles sont à l'origine de la querelle. Une fois la femme morte ou débarquée, le conflit peut se résorber, mais une rancune tenace peut s'installer entre les deux hommes.

Les jeux de cartes sont interdits à bord et même à terre entre membres du même équipage – ou de deux équipages associés – justement parce qu'ils sont générateurs de querelles. L'accusation facile de tricherie crée une haine implacable entre l'accusateur et celui qui se sent floué car sa bonne foi est mise en cause. De telles querelles sont irrémédiables, mais si la raison réelle de la querelle se sait au sein de l'équipage, les deux hommes seront pendus et l'affaire close. En



cela, les pirates sont moins légers que les flibustiers, pour qui perdre au jeu est de toute façon normal et n'est qu'une question de temps.

Les accusations d'un membre de l'équipage par un autre, sans que les chefs d'accusation ait pu être prouvés ou réfutés, créent un conflit durable entre les deux hommes qu'il faut mieux résoudre rapidement, avant que deux clans se forment autour des deux hommes. Si une accusation de crime est réfutée, l'accusé n'a pas de raison d'en vouloir à son accusateur si celui-ci a tout effectué dans les formes. Il est tout à fait louable et préférable d'en parler au quartier maître plutôt qu'en salissant la réputation de l'accusé par des insinuations. De telles actions sont répréhensibles car elles affaiblissent la cohésion du groupe, mais bien souvent le quartier maître a du mal à tirer tout cela au clair.

Enfin, des conflits d'opinion forts peuvent rendre deux membres de l'équipage ennemis, si bien qu'il faut soit les faire entendre raison, soit en venir aux mains.

Résolution

Avant de mener les conflits devant le conseil, le quartier maître et les proches des deux belligérants essaient de les mettre d'accord, ou en tout cas leur demande d'étouffer leur haine jusqu'à un moment plus opportun. Si les deux belligérants ne veulent pas attendre aussi longtemps, ils feront l'objet de sanction, à moins que le capitaine ne les abattent de ses deux pistolets pour faire preuve de son autorité. Une fois le calme suffisamment revenu pour que la querelle puisse être résolue, le quartier maître réunit le conseil. Les membres les plus éminents de l'équipage tentent à leur tour de rendre les hommes d'accord, tout en essayant de connaître les causes d'une telle dissension, car elles peuvent justifier une sanction. Quelle que soit la décision du conseil, les deux hommes doivent s'y plier et oublier leur rancœur. Le conseil demande souvent, pour un conflit grave, de faire parler les pistolets.

Duels

« Il advint que le jeune homme eut une querelle avec l'un des pirates. Le vaisseau était à l'ancre ; on décida qu'un duel aurait lieu à terre, selon la coutume des forbans ; elle ne pouvait cependant le

dissuader de combattre ce qui l'aurait fait taxer de lâcheté. D'autre part, elle redoutait l'issue du combat et craignait la force de son adversaire. Quand l'amour anime un cœur qui n'est pas insensible à toute générosité, il l'anime parfois des plus nobles mouvements. Dans ce dilemme, Mary montra qu'elle craignait plus pour la vie de celui qu'elle aimait que pour la sienne propre. Elle résolut de provoquer l'adversaire et l'ayant défié, elle le rencontra sur le terrain deux heures avant le moment fixé pour le duel de son amant, l'attaqua au sabre et au pistolet et l'étendit mort à ses pieds. »

Daniel Defoe : « Les Chemins de Fortune »

Entre pirates, les duels ont lieu sur une plage, entre les deux adversaires et près de plusieurs arbitres, dont le quartier-maître, afin de vérifier que tout se passe bien. Si le quartier-maître juge que le combat a été truqué par l'un des deux hommes, le fautif a la tête cassée d'un coup de crosse de fusil.

♦ Duel au Pistolet

Les deux adversaires sont placés à vingt pas et armés de pistolets. Ils tirent tous les deux en même temps. Qu'un homme soit blessé ou pas, les adversaires, s'ils survivent, estiment le conflit terminé et oublient leur rancœur.

♦ Duel au Sabre et au Pistolet

Le duel au pistolet a lieu comme ci-dessus, mais il se poursuit au sabre jusqu'à ce que l'un des deux s'estime vaincu.

Scission du Groupe

« Vane, venant à manquer d'alcool, avait envoyé en demander à son camarade ; Rackham lui en fit parvenir, mais beaucoup moins que Vane ne l'espérait, ce qui obligea ce dernier à venir à son bord pour se faire entendre ; ils ne tardèrent pas à en venir aux mots et Rackham menaça son associé de lui trouer la cervelle s'il ne regagnait pas aussitôt son bateau, ajoutant que s'il ne s'éloignait et ne se séparait pas de lui dans l'instant, il le coulerait.

Vane jugea bon de suivre son conseil, car l'autre lui semblait homme à tenir parole ; en outre, son navire était le plus gros et le plus armé. »

Daniel Defoe : « Les Chemins de Fortune »

La liberté de chacun au sein du groupe voudrait que ceux qui ne se plaisent pas puissent partir. Ce n'est en fait pas le cas pour beaucoup de pirates, car la désertion sur



certain navires est punie de mort. Par contre, si deux groupes aux intérêts distincts se dégagent, la loi comme le bon sens veut qu'ils se séparent. Pour commencer, chaque assemblée devient interminable, sans qu'une issue satisfaisante puisse être trouvée. Ensuite, les gens des deux groupes commencent à se marcher sur les pieds, jusqu'à trouver la cohabitation invivable. Un tel climat de tension place le navire en grand péril, car la cohésion du groupe fait sa principale force, alors que même sur un navire de guerre les trois quarts des hommes agissent sous la contrainte.

En général, deux groupes se détachent, l'un suivant le capitaine, et l'autre le quartier maître. Les deux groupes devront cohabiter, en suivant les mêmes lois et avec les mêmes chefs qu'auparavant jusqu'à la prochaine prise. L'équipage de cette prise n'a aucune chance de repartir avec elle, car le groupe le plus important de l'équipage pirate va sur le plus grand navire des deux, tandis que l'autre occupe le deuxième. Les prisonniers ont donc le choix entre périr, être débarqués ou s'engager aux côtés de l'un des deux groupes. Au sein de chacun des groupes, une élection du commandement a lieu au cours d'une assemblée, qui décide aussi de la chasse-partie et de la destination du navire. En général, un capitaine pirate reste capitaine après la scission, car son nouvel équipage s'était auparavant rassemblé sous sa bannière. De même, le quartier maître devient souvent capitaine du nouveau navire, car il représente toutes les valeurs qu'un équipage aimerait trouver chez un capitaine.

Lois, Fautes & Punitions

« Le tribunal siégeait à l'avant du navire. Une grande bassine de punch avait été posée sur une table. Les pipes allumées, les débats commencèrent. Les prisonniers furent amenés, l'acte d'accusation leur fut lu. La cause était claire et la culpabilité évidente. La sentence allait être rendue, quand l'un des juges proposa de fumer une autre pipe, ce qui fut fait. Les prisonniers plaidèrent de façon fort touchante, mais la court, pleine d'horreur pour le crime reconnu, allait se montrer implacable quand l'un des juges, du nom d'Ashplant se leva et, retirant la pipe de sa bouche, demanda la parole :

- Par Dieu, dit-il, Glasby ne mourra pas ; que le diable m'emporte, s'il est condamné »...

Et il se rassit, tirant sur sa pipe. A cette éloquence, les autres s'opposèrent en termes

équivalents. Mais Ashplant, homme de décision, reprit la parole en un discours pathétique :

- Que le tonnerre vous écrase tous, Gentlemen. Je veux bien n'importe lequel d'entre vous. Que je sois damné moi aussi si j'ai jamais tourné le dos à qui que ce fut ou sera, nom de Dieu ! Glasby est un brave garçon, malgré ce qu'il a fait, et je l'aime. Que le diable m'emporte si je ne dis pas la vérité. J'espère qu'il vivra pour se repentir de sa mauvaise action ; mais nom de Dieu, s'il meurt, je mourrait avec lui !

Et, sortant une paire de pistolet, il coucha en joue deux de ses distingués collègues qui, se rendant à la force de son argument, estimèrent à leur tour raisonnable que Glasby fut acquitté. Tous furent de leur avis et justice suivit son cours. »

Daniel Defoe : « *Les Chemins de Fortune* »

Les lois sur un navire pirate sont peu nombreuses et suffisamment claires pour qu'il soit facile et rapide de juger quelqu'un pour un crime. Les lois sont inscrites dans la chasse-partie, qui contient aussi et surtout le mode de répartition du butin, les récompenses et les compensations données aux hommes mutilés au cours des combats. Des lois implicites, qui sont identiques pour tous les navires ne sont inscrites nulle part mais doivent être connues de tous. Comme partout, nul n'est censé ignorer la loi.

Les fautes à bord sont sévèrement punies et le plus souvent par la mort. Les punitions corporelles comme le fouet sont rares, car elles rappellent amèrement l'autorité violente et arbitraire qui règnent à bord des navires de guerre, mais aussi de bien des navires marchands. Le fouet est une punition bien souvent mortelle, dont le but est de faire des exemples pour décourager toute tentative de rébellion de la part de l'équipage. A bord d'un navire pirate, les lois sont définies par l'équipage lui-même, ainsi que les punitions y attachées. Une personne enfreignant la loi, si cette loi n'est pas perverse, ne peut que consentir à recevoir le châtement exemplaire qu'elle avait édicté pour les autres.

Toutes les lois ou récompenses citées ci-dessous sont valables pour les flibustiers comme pour les pirates. Pour les lois qui ne concernent qu'une seule de ces deux catégories, celle-ci est précisé avec la loi.



Lois Explicites

Les lois explicites sont propres à un équipage particulier et sont donc inscrites sur la chasse-partie, avec la punition attenante.

Désertion (Pirates)

Par exemple, on peut trouver comme loi explicite le cas de désertion, qui, s'il fait partie de la chasse-partie, est puni de mort. Cette loi n'existe que sur les équipages pirates qui autorise l'enrôlement forcé des membres de l'équipage de la prise nécessaires sur le navire pirate.

Indiscipline

Les cas d'indisciplines peuvent figurer aussi sur la chasse-partie, mais comme dans ce cas les officiers font justice eux-mêmes par le pistolet, le cas d'indiscipline grave n'est traité par un conseil que sur les navires qui se refusent à trop de violence. Par contre, les cas de légère indiscipline, ou bien avec circonstances atténuantes, apparaissent sur la chasse-partie et sont sanctionnées du fouet ou de la mise à fond de cale. Par exemple, si un homme d'équipage hurle son mécontentement parce que le capitaine décide d'abandonner un groupe dont fait partie son matelot, le capitaine peut demander à ce qu'on le maîtrise pour qu'il soit jugé plutôt que de l'abattre froidement.

Jeux de Hasard (Pirates)

Les jeux de hasard, lorsqu'ils sont interdits, sont aussi punis de mort, car ils sèment la zizanie à bord et créent des haines mortelles.

Introduction d'une Femme dans l'Equipage (Pirates)

L'introduction volontaire d'une femme dans l'équipage est elle aussi punie de mort, encore que si cette introduction reste secrète et réalisée par un membre éminent, le conseil peut passer l'éponge, mais aussi réclamer le débarquement de ladite femme. Lorsque Rackham introduisit Ann Bonny à bord de son navire alors qu'il partait de l'île de providence en tant que quartier maître de Charles Vane, il tint le sexe de sa femme caché et ne révéla pas non plus le secret de Mary Read, qui s'était introduite d'elle-même en tant qu'homme.

Vol de Butin

Le vol par un pirate d'une partie du butin revenant à son équipage pour une valeur supérieure à une pièce de huit est sanctionné par une suppression des parts de prises du fautif.

Lois Implicites

Les lois implicites sont les lois évidentes ou celles qui réclament des petits châtiments. D'autres lois, qui semblent essentielles à bord des navires de guerre, sont rendues impossibles par le société pirate. La mutinerie par exemple ne peut être punie, car l'organisation pirate tourne autour de ce principe. Il suffit d'en parler au quartier maître pour qu'il réunisse une assemblée où la valeur et les intentions du capitaine sont jugées. Le changement de capitaine est un processus naturel qui ne doit pas être entravé car il garantit la justice à bord.

Vol dans la Cambuse

Les vols dans la cambuse sont punies de quelques jours à fond de cale si le vol est mineur, et de mort si l'équipage est rationné, car il s'agit alors d'un cas de haute trahison.

Trahison

Vendre son équipage aux autorités ou toute autre activité traîtresse est punie de mort, voire d'une mort douloureuse.

Incompétence et Négligence Coupable

Comme sur les navires de guerre et marchands, l'incompétence est d'autant plus coupable qu'elle peut causer des dommages au navire ou coûter la vie d'autres hommes d'équipage. Un pirate incompétent risque le fouet pour sa première bourde, et peut être sûr d'être débarqué sur une île déserte s'il récidive.

Meurtre ou Traîtrise envers un Pirate ou un Frère de la Côte

Le meurtre d'un membre de son équipage ou d'un équipage associé ne peut être puni que par la mort du fautif par pendaison ou fusillé. La traîtrise consiste soit à comploter contre ses Frères, soit à négocier avec l'ennemi contre un autre frère de la Côte et se trouve tout aussi durement punie. Par exemple, si Grammont et



Pierre-le Picard avait mis la main sur Morgan après le sac de Panama, au cours duquel celui-ci était parti avec l'essentiel du butin, il y a fort à parier qu'ils l'aurait étripé. Pour fêter cela, on aurait pu voir les boyaux de Sir Henry Morgan suspendus en guirlande aux murs de son palais de nouveau gouverneur.

Agir à l'Encontre des Intérêts d'un Autre Frère de la Côte (Flibustiers)

Il est inconcevable pour les flibustiers d'agir, consciemment en tout cas, contre les intérêts d'un autre frère de la côte, à moins que celui-ci soit connu de tous comme un fieffé traître. Ce type de crime, car c'en est un, risque de valoir au fautif l'exclusion de la société des Frères de la Côte. Un tel cas se présente rarement, même si les moments où l'on risque de nuire à un de ses Frères sont fréquents. Les Frères de la Côte préfèrent perdre un butin de plusieurs millions plutôt que de mettre en danger l'un des leurs, tout comme ils sont prêts à mourir par dizaines pour sauver un des leurs prisonnier des Espagnols. Cette solidarité indéfectible fait leur force et explique leur très faibles pertes malgré le rapport des forces démesurément en faveur de leurs ennemis.

Jugement

Les crimes sont jugés devant un tribunal constitué de tous les membres d'équipage. Les membres du conseil, ou bien d'autres membres éminent de l'équipage, servent de jurés, alors que chacun des matelots remplit le rôle de témoin.

Le quartier maître sert de procureur comme de juge et énonce les faits. Il ne cherche cependant pas à accabler le coupable, mais à justifier la réunion du tribunal et à rappeler les termes de la loi. Les témoins ne sont pas là que pour appuyer les faits, qui sont le plus souvent accablants, mais peuvent aussi montrer leur sympathie et faire valoir les qualités de l'accusé. Les membres du jury, outre leur pouvoir de condamner, peuvent aussi intervenir pour convaincre leurs compagnons de leur point de vue.

Pour défendre l'accusé, chacun commence par mettre en valeur son point de vue comme lors d'une assemblée. Puis, dans une phrase concise et cinglante, exprime son affection pour celui dont le sort doit être décidé et expose des circonstances atténuantes pour

l'homme inculpé. Par contre, le matelot du condamné n'est pas entendu lors du tribunal, car il est tout à fait correct de mentir pour défendre son matelot. Les hommes d'équipage ne défendent pas systématiquement tout le monde, mais uniquement ceux qu'il leur coûterait de voir mourir.

Les lois sont simples et les infractions sont donc évidentes. Les accusés sont rarement acquittés et doivent affronter la dure sentence, souvent mortelle. Seuls les hommes les plus aimés de tous ont une chance de sortir indemnes du tribunal, mais s'ils sont jugés pour un récidive, ils seront automatiquement condamnés.

Récompenses

La loi n'est pas faite que pour punir au sein d'un groupe de pirate, mais aussi pour inciter chacun à risquer sa vie pour le groupe.

Poste

Pour commencer, les parts de butin changent en fonction des responsabilités à bord. La différence de part de butin est très faible entre un capitaine et un simple matelot, puisque l'homme le plus important du bord ne touche que deux fois plus qu'un simple matelot. Cette différence incite toutefois les hommes d'équipage à postuler pour un poste à la mesure de leur compétence et de leur motivation. Les parts de butins sont données dans le chapitre « L'Equipe » pour chacun des postes.

Mutilations

A l'image des flibustiers, les pirates donnent des compensations financières aux mutilés de guerre. L'argent est mis de côté après chaque prise, de façon à dédommager les mutilés quel que soit le butin. Ces dédommagements sont versés avant de répartir le butin en parts. Les blessés reçoivent leur part de butin en plus de la compensation. Les compensations sont identiques à celles versées par les flibustiers. Voyez donc la chasse-partie des flibustiers pour plus de détails sur le prix des organes des pirates.

Actions d'Éclat et Initiatives Heureuses

Les initiatives de chacun, si elles ne contredisent pas les ordres du commandement servent l'intérêt de tous. Outre le prestige



inhérent à une action d'éclat, un homme d'équipage qui n'est pas membre du commandement peut toucher une récompense pour sa bravoure et son ingéniosité. Cette rétribution peut s'élever jusqu'à cent pièces de huit, mais guère plus. De bonnes initiatives répétées d'un pirate peuvent lui permettre de monter en grade dès que l'occasion se présente. En général, il est préférable de faire part de ses idées au capitaine si la mise en pratique de cette idée influe sur la stratégie à prendre. Le capitaine reste seul maître de la décision et chacun doit s'y plier. Toutefois, au cœur même d'un combat, le temps n'est plus aux suggestions mais à l'action.

Par exemple, si un membre d'équipage au cours de l'abordage s'arrange pour tuer, ou mieux, faire prisonnier le capitaine ennemi, son initiative sera récompensée. S'il propose de jeter derrière le navire des tonneaux de poudre liés par une corde et possédant un mécanisme d'explosion pour ralentir un navire chasseur et tenace, il peut aussi s'attendre à la reconnaissance de chacun.

Vigie

La vigie change régulièrement car les yeux se fatiguent au bout de quelques heures passée à scruter l'horizon, mais aussi du fait des récompenses offertes en cas de découverte de quelque chose d'intéressant. La première personne à signaler une proie a le droit de réclamer les deux plus beaux pistolets pris à bord de ce navire.

Découvrir la terre ne donne pas droit à une récompense particulière, à moins que la famine ait poussé le capitaine à clouer quelques doublons sur le grand mât. Ces doublons reviendront à celui qui annoncera le premier la terre tant attendue. Ce genre de récompense pousse inconsciemment les vigies à annoncer le miracle attendu un peu trop souvent, ce qui pousse à son comble la tension de l'équipage.

Moucheurs et Grenadiers

Les moucheurs tentent, dès que leur navire est à portée de l'ennemi et en particulier lors de l'abordage, de descendre au mousquet les membres de commandement ennemi. Les moucheurs s'expose aux tirs adverses et doivent tirer avec une précision remarquable au mousquet, car les personnalités visées

restent rarement à découvert. Ils sont récompensés à chaque capitaine, second, canonnier, maître d'équipage, maître canonnier et quartier maître abattu, comme suit :

- ◆ Capitaine abattu : 50 pièces de huit.
- ◆ Second abattu : 30 pièces de huit.
- ◆ Canonnier abattu : 20 pièces de huit.
- ◆ Quartier Maître abattu : 5 pièces de huit.
- ◆ Maître d'Equipage abattu : 10 pièces de huit.
- ◆ Maître Canonnier abattu : 10 pièces de huit.

Les bons grenadiers sont rares sur les navires pirates. Ils sont donc récompensés grassement pour leurs bons services. Chaque grenade lancée avec précision tue environ cinq personnes, donc autant que cinq mousquets. Par contre, une grenade mal lancée cause des pertes dans les deux camps. Pour avoir plus de précisions, le grenadier orne ses grenades de pointes pour qu'elle ne roule pas sur le pont ennemi. Chaque grenade bien lancée lui rapporte 50 pièces de huit, ce qui est énorme mais se justifie par l'efficacité de tels tirs.

Moucheurs et grenadiers ne sont pas récompensés si le butin ne le permet pas mais sinon, le sont avant le partage du butin.

Reconnaissance entre Pirates

Compétence

Pour gagner du prestige au sein d'un équipage de pirate, un marin doit avant tout être compétent dans son domaine. Les meilleurs marins excellent dans tous les domaines, spécialement la manœuvre, le pointage et la recharge de pièce. Ces personnes là sont récompensées par un poste de commandement, encore que certains apprécient trop de monter dans la mâture pour se contenter de donner des ordres. Il est toujours possible de refuser un poste tant que d'autres personnes font l'affaire, mais sinon, le quartier maître essaiera de persuader l'homme incontournable de prendre du galon. Personne ne peut forcer un pirate à prendre un poste qui ne lui convient pas, en théorie en tout cas, car le pirate cède de lui-même lorsqu'il sent qu'il nuit au groupe par son refus.

A l'inverse, l'incompétence au sein d'un navire pirate est inadmissible de la part d'un



membre du commandement. Un simple matelot a le droit d'être mauvais s'il fait les efforts pour s'améliorer, car il est au bas de la hiérarchie. Par contre, un équipage ne peut se résoudre à obéir à un incapable. Non seulement chacun se sentirait frustré, mais le mauvais commandant risque de les mettre en péril ou au mieux se fera obéir par des hommes qui rechignent à la tâche. Tout ceci est inacceptable, aussi le quartier maître réunit l'assemblée pour sanctionner l'incapable, qui finira sa vie sur une île déserte.

Hauts Faits

« Maynard et ses douze hommes avaient soutenu contre Barbe-Noire et ses quatorze pirates un combat si acharné que la mer se teinta bientôt de sang à l'entour du bâtiment. Barbe-Noire avait reçu une balle de pistolet que Maynard avait déchargé sur lui. Il n'en résista pas moins avec la plus grande énergie jusqu'à la vingt-cinquième blessure, dont cinq d'armes à feu. Enfin, au moment de sortir son dernier pistolet chargé, il tomba mort. [...] Le lieutenant fit couper la tête de Barbe-Noire et ordonna qu'elle fût suspendue au beaupré et rallia Bath Town au grand soulagement de ses blessés. »

Daniel Defoe : « *Les Chemins de Fortune* »

Les hauts faits de chacun à bord sont immortalisés par les histoires de marins avec beaucoup d'humour mais aussi de vérité. Ces actions d'éclat force le respect des autres pirates de l'équipage comme des personnes extérieures. Elles peuvent être couronnées de succès, ce qui est mieux mais pas nécessaire pour faire passer quelqu'un à la postérité. Le manque de chance est une chose commune aux gens de la mer, et le génie est justement de le faire tourner à son avantage. Tenter une action d'éclat est une preuve de hardiesse que ne viennent pas ternir les coups du sorts, car l'initiative à bord est aussi importante que le succès. Les capitaines pirates trop prudents sont d'ailleurs taxés de couardise et abandonnés par leur équipage, qui leur préfère des hommes pleins de fougues et peut être un peu téméraires.

Un pirate qui force à lui seul un équipage ennemi à se rendre attire le respect de ses confères, tout comme l'acteur indemne d'une opération frôlant le suicide. Mais plus que tout, les pirates aiment les sauveurs et veulent une reconnaissance sans bornes à ceux qui risquent leur vie pour sauver leurs confrères, ou arrivent à inverser l'issue d'un combat à

priori perdu. Comme ces actions héroïques sont fréquentes et que chacun se bat pour les rendre possibles, l'équipage forme un bloc soudé par une confiance énorme. Il faut cependant peu pour faire chanceler cet équilibre et les fautifs sont vite rangés dans le rang des traîtres.

Eloquence lors de l'Assemblée

« Le capitaine Grammont, qui était du conseil, approuva cet avis : « Ce n'est pas là, dit-il, un de ces entreprises communes et journalières ; je croirais celle-ci presque impossible sans la valeur et l'expérience de ceux qui m'écoutent ; chacun de nous sait que les Espagnols ont toujours de bonnes troupes dans des places aussi considérables que la Vera Cruz, et pour le commerce qui y est immense, et pour les marchands qui y sont tous fort riches. Cette ville, continua-t-il, contient au moins trois mille hommes de guerre pour sa défense et en vingt quatre heures, elle peut en faire venir des environs quinze à seize mille, sans compter huit cents hommes de garnison et soixante pièces de canon. Il n'y a pas là de quoi ruiner notre projet ; mais celui-ci n'aura vraiment réussi que si sa réussite est assez prompte pour empêcher les plus opulents de ces Espagnols de mettre, comme à l'accoutumée, leurs personnes et leurs richesses à l'abri dans les bois, où ils n'aient plus qu'à attendre tout à loisir notre rembarquement. Pour réaliser notre dessein, il nous faut courage, diligence et secret. »

A.O. Oexmelin : « *Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde* »

Le prestige aide les pirates à faire entendre et respecter leur point de vue, mais à l'inverse, les pirates apprécient ceux qui arrivent à convaincre et surtout à faire l'unanimité. Les pirates se méfient d'un capitaine trop éloquent durant l'assemblée car ils ont alors l'impression de se faire rouler. L'avis du capitaine durant l'assemblée n'est donc rien comparé aux propositions conciliantes et démagogiques du quartier maître. Le quartier maître est aimé de tous car il est la voix de chacun et sait trouver les mots qui rassemblent l'équipage à son avis. Ne confondez pas éloquence pirate avec éloquence à la court, car les deux n'ont rien a voir. L'éloquence chez les pirates fait en effet plus figure d'impact, s'appuyant sur une stature imposante, un regard féroce et des arguments plus percutants que rationnels.

Pour convaincre un équipage, l'orateur doit parler au nom de tous et faire valoir ce qui est



cher à tous, comme la survie et le confort du groupe. Il essaie de rester toujours conforme à l'idéologie pirate, laisse parler les émotions et joue avec, parle avant tout d'aventure et de richesses, mais fait aussi preuve d'humour.

Courage, Férocité & Inflexibilité

Dans la société des pirates, les couards sont mal vus, et les gens prudents risquent de se discréditer assez rapidement. La philosophie pirate consiste à ne jamais plier, quitte à casser, car les concessions sont vues comme autant de trahisures. Un bon pirate ne doit pas non plus avoir peur de ses congénères, ce qui n'est pas aussi évident qu'il n'y paraît car certains individus éliminent ceux qui les contredisent de façon assez expéditive. Les duels, qui règlent les conflits d'opinions et les rapports de force, ne sont cependant pas fréquents, car comme pour les flibustiers, le faible doit céder au plus fort.

L'invincibilité en duel est une mesure de férocité qui en impose vis-à-vis des autres pirates, qui seront beaucoup plus sensibles aux menaces durant le conseil ou l'assemblée. Les états d'âmes envers les sous-fifres des tyrans, que ce soit les gouverneurs, les soldats, les nobles ou les riches marchands, discréditent un pirate, car ses frères y voient un germe de trahison et une faiblesse de caractère. Les pirates tiennent néanmoins beaucoup plus leur parole que ces sous-fifres à leur égard. Par contre, la haine vouée à un ennemi, une ville, une personne ou un équipage doit rester tenace pour montrer le caractère entier et franc du pirate.

Pour exemple de la férocité des pirates, Edward Teach, alors qu'il jouait aux cartes avec son second et d'autres joueurs, sortit sans raison apparente son pistolet et abattit son second. Il expliqua plus tard que c'était juste pour qu'on oublie pas qui il était.

Sociabilité

Les pirates sont des êtres beaucoup plus sociaux que les flibustiers, qui font plus figure de rustres aventuriers. Même si les pirates ne

militent pas tous pour l'établissement d'une société idéale, ils rejettent l'injustice de la société du commun des mortels et espèrent ne pas la trouver dans la leur.

Motivation

Pour commencer, les pirates doivent se plier aux lois du groupe sans broncher, même lorsqu'il s'agit de sanction, car ils ont choisi eux-mêmes ces lois. Les renier revient à agir comme un traître, ce qui est tout à fait inacceptable par le groupe, mais aussi par le fautif lui-même. Ensuite, le prestige d'un pirate à bord se mesure à sa motivation, sous la forme de volontariat. Refuser de se plier à la répartition des tâches par le quartier maître se révèle inconcevable. Mais l'accepter n'est pas suffisant, et les prises répétées d'initiative pour exécuter des corvées ou des missions dangereuses embellissent l'image du forban. De façon générale, les pirates fainéants n'existent pas.

Caractère

Le caractère du pirate doit le rendre à la fois sympathique et féroce. Un bon sens de la répartie et une mentalité de joyeux drille attirent bien sûr l'amitié des autres pirates, qui apporteront avec plaisir leur soutien au moment voulu. Un défaut touchant aide à rendre un personnage sympathique, comme par exemple de devenir violent lorsqu'il boit, de bégayer lorsqu'il parle à une femme ou encore de mâcher sa chique en mangeant.

Ideologie Pirate

Enfin, le pirate doit rester proche des motivations chères au groupe. Il évite de se ranger avec ceux qui choisissent d'abandonner des frères dans le besoin ou aux mains de l'ennemi, même si cette décision met la survie du groupe en péril. Il milite contre certains aspects iniques et inégalitaires de la société avec une virulence jamais émoussée. Un poste à responsabilité à bord dénote une confiance accordée au pirate, qui doit cependant pour en jouir rester « proche du peuple ».



Entre Equipages de Pirates

Cocklin et vous, La Bouse, il me semble qu'en venant à votre aide je vous ai donné les verges pour me faire fouetter. Je serais bien capable de vous mettre tous les deux à raison. Mais amis nous nous sommes rencontrés, ami nous nous séparerons. On n'est jamais d'accord, à trois.

Daniel Defoe : « *Les Chemins de Fortune* »

Associations

Découpage de la Mer

Lorsque les prises se font rares, deux capitaines pirates qui se rencontrent ont intérêt, à l'avenir, à ne pas ratisser la mer dans les mêmes régions. Chacun n'empêche pas l'autre de le rencontrer ou d'empiéter sur son territoire, mais ils choisissent ensemble d'harmoniser leurs courses sur le moment, quitte à rompre cet engagement plus tard. Il ne s'agit pas d'un contrat à proprement parler, mais d'un engagement informel. Ce type d'association est limité dans le temps et permet durant cette période de savoir où retrouver son associé en cas de pépin. Comme les régions choisies par chacun correspondent à des routes commerciales différentes - sinon l'association n'a pas d'intérêt, les cargaisons des prises sur ces routes peuvent différer. Les deux équipages pirates peuvent alors se rencontrer de temps en temps pour échanger des parties de leur cargaison. Deux cargaisons de chocolat valent mieux, par exemple, qu'une cargaison de sucre sur un navire et une de cacao sur l'autre.

Plutôt que de couvrir des routes commerciales différentes, deux pirates peuvent se partager une même route commerciale au trafic important pour laisser passer moins de proies.

Voyage de Conserve

Deux navires pirates qui se rencontrent naviguent ensemble tant que l'ambiance reste correcte, on dit alors qu'ils voyagent de conserve. Les beuveries se font alors plus fréquentes et les deux associés gagnent en sécurité. Ils sont plus en mesure de se défendre contre un navire de guerre venu mettre fin à leur carrière, du fait de leur plus grand nombre et des caractéristiques complémentaires de leurs navires. De la même façon, les deux associés peuvent mener une chasse coordonnée. L'un peut rabattre sa proie

sur l'autre ou, si un navire est plus léger et rapide, servir de chasseur tandis que son collègue lui prodige son importante puissance de feu. Enfin, si un des deux navires souffre d'avaries graves ou fait naufrage, son équipage peut attendre une aide de son associé, qui peut le prendre à son bord.

Par contre, la répartition du butin crée facilement des tensions, à partir du moment où un des deux navires estime mériter la victoire plus que l'autre.

Promesse d'Aide Future

Deux pirates qui se croisent ne sont pas obligés de voyager de conserve, mais peuvent, s'ils s'entendent bien, se quitter en se promettant de s'aider s'ils se rencontrent à nouveau. Les liens entre les deux équipages se renforcent fortement si cette promesse devient réalité. Souvent, tout comme un pirate foncerait tête baissée pour sauver un membre de son propre équipage, en apprenant que son associé vit des moments difficiles, un équipage vole à son secours de façon intrépide et parfois téméraire.

Par exemple, les nouvelles d'un pirate condamné à la pendaison se répand vite dans le nouveau monde. Son associé, s'il se trouve assez proche, fera son possible pour le sauver ou sinon le vengera en brûlant systématiquement tout navire en provenance ou à destination de la ville où se déroule le procès. De même, lorsque l'un des associés fait naufrage et que son partenaire vient à l'apprendre, il croisera près du lieu du naufrage pour retrouver et prendre les rescapés à son bord. Lorsqu'une occasion se présente de partir dans une campagne de grande envergure nécessitant de nombreux pirates, près d'un millier de pirates doivent répondre à l'appel rapidement. Un pirate peut alors laisser, en un lieu de leur choix, un message pour son associé indiquant les routes commerciales autour desquelles il croise pour



être joignable rapidement, c'est-à-dire en quelques semaines.

De telles promesses d'aide n'ont d'intérêt que si les deux associés partent en courses dans des régions voisines.

Obligé

La bienséance, chez les pirates, veut que l'on rende la pareille à un confrère qui vous a sauvé la vie.

Naufrage

Les naufrages sont monnaie courante, en des lieux aussi dangereux que la mer des Caraïbes pour ses massifs de corail comme pour la violence de ses tempêtes. La cargaison est en général perdue, mais une partie de l'équipage peut échapper à la mort en mouillant à temps les annexes.

Une fois à terre et le maximum de la cargaison sauvée, les pirates se voient confrontés à un choix crucial. Ils peuvent attendre sur place l'arrivée d'un navire s'ils ont échoué près d'une route commerciale. Le risque d'être repêché par un navire de guerre ou marchand est toutefois important. Les pirates y sont en sécurité tant qu'il ne sont pas reconnus, mais peuvent s'attendre au pire dès que la puce est mise à l'oreille du capitaine. En attendant le navire, l'équipage entreprend de bâtir un fort pour se protéger des attaques des indiens et des animaux sauvages.

S'ils ont eu le malheur de s'échouer sur une côte qui ne voit le passage de navire qu'une fois l'an, ils entreprennent une marche le long de la côte pour s'approcher d'une route commerciale. Si la côte comporte un port, les pirates tentent d'y subtiliser un navire au mouillage pour reprendre leurs activités. La marche jusqu'au port est souvent longue et difficile, et la famine frappe rapidement l'équipage, qui a perdu une grande partie de ses réserves durant le naufrage. Ils peuvent aussi construire des canots et tenter de prendre un navire à la façon des flibustiers, mais les navires montrent à leur époque beaucoup plus de méfiance qu'aux débuts de la flibuste.

Si les naufragés ont la chance de croiser un navire pirate, celui-ci les prend à son bord, quitte à souffrir de surpopulation. Il n'est pas question pour les commandants des naufragés

de réclamer un poste à responsabilité. Chaque naufragé occupe le poste de simple matelot ou de servant de pièce, à la limite de gabier, en fonction des ses capacités. Ils offrent aussi en cadeau la cargaison qu'ils ont réussi à sauver du naufrage. Les deux équipages, sauveteur et rescapé, font route ensemble jusqu'à ce que l'occasion se présente de faire une prise. Un fois le navire arraisonné, la coutume veut que les sauveteurs offrent à leurs hôtes le navire de prise avec suffisamment de réserves et d'armes pour partir seuls en course. Les naufragés deviennent naturellement les obligés de leurs sauveteurs.

Mission Commune

Chasse-Partie

Les différents équipage établissent une chasse-partie avant de voyager de conserve afin de partir sur des lois et des règles de répartition du butin commune. Cette chasse-partie ressemble beaucoup à celles des différents équipages, mais comporte souvent des clauses supplémentaires. En effet, les capitaines ayant déjà eu une expérience de ce genre d'expédition proposent des clauses visant à éviter les débordements. Par exemple, les beuveries peuvent être interdites tant que les capitaines ne les autorisent pas. Suite à de précédentes initiatives heureuses de l'équipage durant une telle association, ils spécifient aussi des récompenses pour les initiatives en vue d'accroître le butin et des actions d'éclat aidant à la sécurité du groupe. Il faut voir en effet qu'un effort pour gagner quelques milliers de pièces de huit semble noyé dans le nombre énorme de personnes qui se les partageront.

La chasse-partie définit aussi les rôles des différents navires en fonction de leurs qualités nautiques, de leur armement, de leur rapidité et de leur taille. Les pires pourront servir de brûlot ou d'allège.

Amiral

« Quelques fois, les Français et Anglais se querellaient ensembles, mais l'accord fait entre les deux nations les contenaient dans leur devoir. Cet accord n'empêcha pas qu'un flibustier anglais ayant eu un différent avec un Français, il n'en convinssent de le vider par un duel ; mais l'Anglais, ne se jugeant pas aussi fort que le Français qui était très adroit à tirer, tua le Français par-derrière. Les Français, s'en étant aperçu, s'en

plaignirent à Morgan, qui fit casser la tête à l'assassin en présence de tous ceux de sa nation. »

A.O. Oexmelin : « *Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde* »

Les associations de malfaiteurs n'ont de limite de nombre que l'appât du gain, qui voit d'un mauvais œil un grand nombre d'homme qui fait fondre la richesse de chacun à vue d'œil. Pour coordonner des navires aux lois et chefs différents et afin d'éviter les palabres lorsque le temps presse, les associés élisent un grand commandement, sous la forme d'un amiral et d'un vice-amiral. Les flibustiers l'Olonnais, Pierre le Picard et Michel le Basque élisent un amiral sur terre et un amiral sur mer pour piller le Honduras. L'amiral est élu pour son génie et son charisme, que ses confrères mesurent à sa gloire.

Obéissance

Les autres capitaines rendent des comptes et obéissent à l'amiral comme les matelots leur obéissent. De la même façon, lorsque le temps ne presse pas, un conseil peut se réunir pour destituer l'amiral, qui s'en va alors de son côté avec son équipage. Tout équipage qui ne se satisfait plus d'une expédition peut voter avec ses pieds et partir, bien qu'il soit préférable de l'annoncer à ses associés. Partir pendant un combat ou alors qu'un associé est en danger relève de la trahison.

Mission

Les missions ne durent guère plus de six mois. Elles sont naturellement dirigées par l'appât du gain et concernent une prise de ville ou de convoi – l'Armada par exemple. De telles missions d'envergure sont parfois mues par des intentions plus idéalistes, par exemple la défense d'un état pirate, comme le témoignent la défense de la ville de Nassau ou de l'utopie de Frédéric Misson. Une fois la mission terminée, les associés se répartissent le butin, homme par homme plutôt que par équipage et repartent chacun de leur côté.

Echange de Cargaison

La cargaison d'un navire pirate se limite à ce qu'il trouve dans les cales de ses prises. Il n'est pas rare que les cales d'un pirate contiennent 50 T de Rhum, 20T de coton, mais pas de viande. Lorsque deux pirates se rencontrent il est de l'intérêt des deux de

partager leurs ressources pour équilibrer le contenu de leurs cales. Les capitaines peuvent aussi échanger des instruments de navigation en double et des cartes, des uniformes de garde marine Anglais ou encore des pavillons de nationalité.

Lors de l'échange, la valeur de la cargaison importe peu. De toute façon, un navire contenant 50 Tonnes de Rhum qui ne l'utilise que pour sa consommation personnelle n'a que faire de ses surplus. Les associés ne donnent de toute façon à leur partenaire que ce qu'ils ont en trop et seulement si l'autre en a besoin. Il faut que les pirates rencontrés soit des alliés de longue date pour qu'un équipage se prive pour l'autre. De façon générale, le marchandage n'est pas le fort des pirates, qui en ont horreur. Ce point de vue leur vaut d'ailleurs la grande sympathie des marchands qui rachètent leur cargaison ou leur navire, car ils font dessus une plus-value énorme.

Le don d'une partie de la cargaison n'est pas rare, car la vente d'une telle cargaison prend du temps et les denrées prennent de la place, alors si elle est nécessaire à quelqu'un d'autre... – un autre pirate en tout cas. L'échange se fait dans le but que tout le monde ait de tout. Un pirate peut être intéressé par une cargaison de coton s'il désire de toute façon vendre sa cargaison dans un port où le coton est recherché.

Débauches

Les pirates sont des joyeux drilles qui fêtent tout événement de bon augure, parmi lesquels la rencontre avec d'autres pirates. Le soulagement de ne pas se trouver en face d'un navire de guerre tourne vite à la beuverie. Les pirates sont aussi friands de modes de plaisir plus raffinés.

Si l'équipage comporte un homme de théâtre, il peut organiser des répétitions et représentations de pièces de théâtre. Sur le navire de Rackham, un acteur faillit se faire découper à coups de sabre parce qu'il avait le malheur de jouer le rôle d'un méchant – ennemi des pirates. Son agresseur, pris par la représentation sans avoir l'habitude du théâtre, avait confondu la fiction avec la réalité. Les pirates adorent aussi jouer des satires de procès ou de vie sociale chez les nobles. Ils s'accoutrent alors de vêtements riches et ridicules, d'une perruque et de



barbouille le visage de poudre de ris. Ils s'attachent ensuite à montrer le ridicule, les préjugés et la corruptions de la vie de court et des procès, tout en se bidonnant dans leur fort intérieur. Tout l'équipage participe alors à cet amusement. Enfin, la musique n'apparaît pas chez les pirates que sous la forme de chants de marins et de ballades, car certaines personnes distinguées de l'équipage écoutent avec délectation des morceaux de Purcell ou Lully. Pour ce faire naturellement, l'équipage doit avoir à son bord des musiciens, membres permanents de l'équipage ou prisonniers.

Services Rendus

Deux équipages qui se rencontrent peuvent se rendre de petits services, comme par exemple faire profiter leurs associés de leurs contacts ou de leurs informations. Les capitaines aiment à s'échanger les dernières nouvelles. Pendant ce temps, les pilotes se font un plaisir de recopier des cartes ou de noter des récits intéressants d'un journal de bord en prêt.

Projets à Vie

Projets Irréalisables

Les plus grands projets des pirates, les plus idéalistes sont aussi les plus longs à réaliser. Ces projets sont par nature irréalisables et l'histoire les a voués à l'échec, à l'exception toutefois de l'histoire de Barberousse. Ce pirate de la méditerranée aida François 1^{er} dans ses guerres avec Charles Quint. Barberousse développa une puissance maritime telle qu'il fonda un empire sur la côte nord de l'Afrique. Sa descendance ne fut pas aussi habile que lui, mais son empire fut près de devenir une nouvelle puissance mondiale.

Société Idéale

Les grandes missions que se donnent les pirates les plus mégalomanes sont centrées autour d'une idéologie de société égalitaire. Pour ce faire, ils cherchent par exemple à bâtir un état indépendant, aux lois telles que chacun y vit à l'égal de tout autre, dans une communauté parfaite. Cet état idéal, tel que l'a créé Misson en tout cas, se munit de lois que leur idéal égalitaire rend rapidement complexes et donc moins efficaces. Le danger dans une telle entreprise ne vient cependant pas de l'intérieur, car les brebis galeuses sont

vites écartées et car chacun est coauteur des lois avec lesquelles il vit tous les jours. Un tel état meurent en général suite à une agression extérieure lorsque les indigènes belliqueux ou les grandes nations jalouses l'attaquent dans un moment de faiblesse. Cette folie parlant en quelque sorte d'égalité, de liberté puisque chacun est en mesure de partir quand bon lui semble et de fraternité à la manière des frères de la côte risque de se répandre dans le monde comme une traînée de poudre. Cet état de fait ne peut être accepté par ceux qui vivent de l'exploitation des pauvres et des terres colonisée, ceux qui vivent de privilèges que seul la naissance peut accorder. Les idées subversives comme celles de Misson ou Avery doivent être réduites à néant avant que quiconque puisse s'imaginer qu'un tel monde est possible. C'est à se demander si les pirates, précurseurs violents des lumières, n'ont pas influencé ces esprits qui ont conçu l'état de droit et tracé la route des révolutions.

Pour mener à bien ce projet, les pirates idéalistes doivent trouver un lieu qu'ils considéreront comme leur paradis sur terre, pas celui de Dieu, mais bien celui des hommes. Ensuite, ils doivent y rester cachés jusqu'à avoir amassé des forces suffisantes pour concurrencer les grandes puissances. Aucun avenir politique n'est possible sans force militaire adéquate, afin de forcer les autres puissances à négocier plutôt qu'à frapper. Même si les révolutionnaire se moquent de l'approbation du Roy de France, celui-ci ne peut laisser se développer des telles idées subversives sans craintes.

L'idée mûrement pensée par un homme enflamme vite l'esprit de l'équipage, du moins si l'inventeur est aussi bon orateur. Un équipage à qui on propose autre chose que de prendre des navires et piller des villes ne peut réagir que positivement. La flamme qui émeut l'équipage doit être entretenue régulièrement par des discours épiques, qui se termine systématiquement par un triple hurra, qu'il s'agisse d'un sermon ou d'une harangue. Les autres équipages pirates rencontrés sont facilement séduits par cette idée qui répond finalement aux désirs de tout pirate croyant encore en la bonté humaine. Le groupe croît alors en nombre et se considère comme un gigantesque équipage. Les tâches à terre comme en mer sont réparties comme à l'habitude des pirates, c'est-à-dire en prônant

le volontariat. Ce mode de vie rend les dissensions internes rares, car les pirates, en plus de la volonté de s'identifier au groupe, ont aussi la sensation de participer à une aventure humaine et historique. Cette aventure ne fut jamais tentée auparavant et reste toujours en accord avec ses principes judéo-chrétiens. De tels pirates humanistes ont d'ailleurs une forte tendance au fanatisme, seul mode de pensée possible pour survivre dans un monde en totale contradiction avec cette utopie.

Le problème se pose assez vite de savoir si les préceptes et les droits que chacun attend du groupe doivent s'étendre aux personnes extérieures. Le sang d'un bon révolutionnaire ne ferait qu'un tour en voyant une société égalitaire employer des esclaves ou soumettre une population. Misson choisit donc d'accorder la liberté à tout esclave qu'il rencontre, ce avec un magnifique sermon sur l'égalité des hommes devant dieu à la clé. Pour que les hommes ne soient plus séparés par une langue différente, Misson invente aussi une langue universelle faite des langues de chacun, afin de souder encore plus le groupe. Un tel état ne peut survivre sans des lois adéquates. La législation perd de la souplesse de celle ultra simple des pirates afin d'assurer à chacun que ses droits seront respectés. Les assemblées deviennent interminables pour, à la manière des pirates, ne froisser personne et prendre la décision la plus juste. A la façon de tous les révolutionnaires, les crimes sont punis par des châtements exemplaires, encore que dans sa magnanime bienveillance, Misson accorde parfois aux brebis galeuses une seconde chance. Ces châtements, à l'exemple des lois pirates, sont des peines capitales plus pour trahison envers le groupe que pour le crime lui-même.

L'utopie de Misson aurait pu survivre, car sa fin ne vint pas d'une structure vacillante et profondément invivable, mais bien des indigènes à qui Misson et Tew avait fait confiance. Le rêve est fragile et les acteurs de ce rêves n'eurent pas la force de recommencer à bâtir après le désastre.

Renverser une Société Inique

D'autres pirates, dans un esprit de révolte moins constructif que Misson, tentent de renverser les grands monarques pour annoncer le changement. Pour que le coup

d'état ait une valeur politique, il doit être avant tout militaire, ce qui convient bien au mode de vie violent des pirates. Des missions révolutionnaires de telle envergure n'ont pas réussi dans l'histoire, par des pirates en tout cas.

Communauté Pirate

La communauté des pirates est beaucoup moins soudée que celle des flibustiers. A part de temps en temps à Nassau, sur l'île de providence jusqu'en 1718, ou à la Jamaïque, les pirates se rencontre seulement par hasard sur mer. La Tortue et la Jamaïque sont des lieux privilégiés pour les flibustiers, qui viennent systématiquement y dépenser leur argent et recruter pour de nouvelles expéditions. La Tortue devient par la suite une simple colonie Française, selon le désir de Colbert de du gouverneur de l'île : d'Ogeron et perd son statut de port d'attache des aventuriers. Par contre, l'équipage est chez les flibustiers un rassemblement temporaire, au gré des expéditions, de « Frères de la Côte ». Pour les pirates, l'équipage est une communauté très forte, qui peut se scinder en deux à la suite d'une divergence d'opinion, mais ne se disloque jamais. Les pirates d'un équipage se sont choisis pour compagnons jusqu'à la mort, dernier voyage qu'ils entreprennent ensemble, que ce soit à la suite d'un combat ou sur un gibet.

La communauté pirate n'est en fait qu'un rassemblement d'équipage. Ces équipages rassemblent une idéologie commune, mais ont souvent une idée différente de la Révolte. Les uns cherchent à s'enrichir, d'autre à changer le monde, et les derniers déclarent tout bonnement la guerre à l'humanité. Les pirates reprennent à plusieurs reprise l'île de Providence à l'Angleterre, jusqu'à ce que Woodes Rogers s'y installe en tant que gouverneur Anglais. Les plus grand pirates se donnent sur cette île le rôle de co-gouverneurs, mais garde un système décisionnel d'assemblée et de conseil. Les co-gouverneurs sont en fait les capitaines des navires pirates présents sur l'île et forment un conseil pour régler les crises politiques et militaires. Ces crises se limitent à l'agression de l'île par des fâcheux et les raids pour approvisionner l'île en tout et surtout en rhum. Ils choisissent cette île des Bahamas pour la défense facile de la rade de Nassau, dont l'entrée est entravée



pour les plus gros navires par une petite île. Cette situation permet à Vane de s'échapper de Nassau lorsque Woodes Rogers entre dans la rade en sommant à tous de se rendre. Tous les autres acceptent la grâce et rentrent dans le droit chemin pendant une journée au moins. Les pirates vivent toutefois une vie indépendante, tout en voyageant parfois de conserve ou venant passer du temps à Nassau, qui ne comprend que des pirates et pas de colons.

La communauté pirate ne connaît pas de lois communes ni d'obligation des équipages vis-à-vis de la communauté. Chaque pirate tombe donc sous le coup des lois de son équipage et les conflits inter-équipages se règlent donc à l'amiable, ou, si les hommes du conflit ne veulent rien entendre, devant l'assemblée. En général, conformément à leurs prédécesseurs les flibustiers, le plus faible cède de façon naturelle au plus fort, ce qui règle la plupart des problèmes. Comme tout se fête chez les pirates, la vie en communauté garde tout son charme, si bien que les pirates se trouvent aussi bien à terre à Nassau que sur leur navire, ce qui est rare pour des marins. La solidarité existe entre pirate mais est optionnelle. Par exemple, la nouvelle d'une pendaison de pirate à Boston rendit Teach fou de rage. Après avoir hésité à attaquer la ville de Boston, qui se trouve être une des plus grandes villes portuaires du nouveau monde, il se contente d'appliquer une répression en brûlant tous les navires en provenance et en direction de Boston. Les équipages de ces navires ne sont pas tenus responsables de cette pendaison, à l'exception du commandement peut être et ne sont pas particulièrement molestés. Ce type de rancune apparaît

fréquemment et reste pendant des années, mais les pirates iront rarement délivrer des confrères condamnés à la potence. Ce n'est pas l'envie qui leur manque, mais coordonner une telle action avec plusieurs équipages - les villes pendant l'époque des pirates sont très protégées - prendrait trop de temps pour intervenir avant la pendaison. La pendaison d'un équipage n'est pas vu comme une catastrophe, mais comme une fatalité, voire un événement normal. La quasi totalité des pirates s'attendent à mourir de cette manière.

Trahison

Les trahisons chez les pirates arrivent peu fréquemment, uniquement pour de l'argent et le plus souvent durant le partage du butin. Une alliance avec un gouverneur n'est vue comme une trahison que dans la mesure où cette activité nuit directement à un autre pirate. Les pirates trahis ont la dent dure et consacrent le reste de leur vie à se venger, tandis que les traîtres deviennent des parias parmi la communauté sans subir d'autre sanction que la méfiance. Si un équipage trahit plusieurs équipages, il risque d'être chassé par tous les pirates et exterminé en tant qu'ennemi de la cause pirate. Les pires traîtres vendent des pirates aux autorités pour de l'argent ou des faveurs et ne méritent donc plus cette dénomination prestigieuse.

La survie des traîtres devient très difficile, car ils sont recherchés par les autorités comme les pirates. N'ayant que des ennemis, ce statut les pousse à une paranoïa aiguë, mais justifiée et méritée.

Relation avec les Non-Pirates

« - J'espère aller au ciel, disait l'autre.
- Au ciel, imbécile, répliqua Sutton, moi, l'enfer me suffit. C'est plus gai. Et puis je saluerai Roberts de treize coups de canons à mon arrivée. »

Lois Anti-Pirates et leur Application

Lois Anti-Pirates

Les pirates sont des bandits internationaux recherchés à ce titre par toutes les nations. Les

lois et punitions qui s'appliquent aux pirates sont d'ailleurs sensiblement les mêmes pour tous les pays. Le procès des pirates est simple : toute personne ayant commis le crime de piraterie est condamné à mort. Le tout est de définir la piraterie.



Piraterie

Toute personne qui s'adonne au vol **sur mer** est reconnu comme pirate. S'il pille sur terre, il est considéré comme un voleur et non un pirate. Pour cette raison, Teach, après la grâce reçue des mains de Woodes Rogers pille les navires sur les rivières de la Nouvelle-Angleterre. Ces actes ne sont pas au sens de la loi des actes de piraterie, ce qui n'a pas empêché le gouverneur de Caroline du Nord d'envoyer le lieutenant Maynard dans un sloop armé pour la guerre afin de ramener sa tête.

Rigidité de la Loi

Quel que soit l'importance du méfait commis par le pirate, qu'il se soit contenté d'effectuer un échange de cargaison en saluant bien bas le capitaine, qu'il ait seulement pris la cargaison ou bien pendu le commandement, torturé ou tué tout le monde à bord, le pirate est pendu pour le même crime : la piraterie. Cette loi dure et rigide a pour but de décourager cette activité. Elle encourage en fait les pirates à commettre les pires exactions, car de toute façon la punition est la même. Ils ne le font pas, mais seulement pour une question d'éthique personnelle, encore que la torture et les mutilations infligées par l'équipage de l'infâme Edward Low illustrent le contraire.

Volontaire

Pour compenser la rigidité des ces lois anti-pirates, une personne qui participe à un acte de piraterie n'est pas forcément un pirate. Ceux qui agissent sous la contrainte ne sont pas des pirates mais des victimes. Les pirates le savent et jouent sur cet atout pour obtenir l'acquiescement. Pour le prouver toutefois, le pirate doit avoir la chance de pouvoir citer une personne non pirate qui pourrait étayer ses dires. Les ex-prisonniers des pirates qui furent bien traités par un pirate n'hésitent pas à témoigner en sa faveur. Le tribunal ne se contente toutefois pas d'un seul témoin et déploie des efforts importants pour trouver d'autres témoins. Il n'a pas de mal à en trouver toutefois. Le tribunal ne cherche pas dans les témoignages des preuves de la gentillesse et de la justice d'un accusé, mais juste de savoir s'il agit sous la contrainte. Cette volonté de distinction entre pirate volontaire et pirate contraint pousse d'ailleurs certains pirates agissant sous la contrainte à trahir leurs

confrères en espérant être acquittés par la suite.

Les membres du commandement, du fait qu'ils ont été élus par le reste de l'équipage, ont du mal à faire croire aux jurés qu'ils étaient contraints et finissent toujours pendus. De même, le volontariat, qui est à la base de la vie sociale pirate rend impossible l'acquiescement d'une personne désirant monter dans la hiérarchie. Il reste en effet toujours volontaire pour arraisonner une prise ou pour prendre des risques en faveur du reste de l'équipage.

Tribunaux

Les plus grands ports des Caraïbes possèdent des tribunaux aux moyens suffisamment importants pour pouvoir juger et exécuter des pirates en appliquant des mesures de sécurité décourageant toute évasion. Tout capitaine capturant des pirates a parfaitement le droit de les pendre sur-le-champ à la plus haute vergue. Il ne sera réprimandé pour cela, mais la plupart des capitaines préfèrent que justice soit faite dans les formes et amènent les pirates pieds et poings liés dans un grand port. Ils trouvent de tels ports à la Jamaïque ou à Charleston pour les Anglais, à la Martinique ou la Tortue pour les Français et à Vera Cruz, la Havane ou Maracaibo pour les Espagnols.

Victimes de la Loi

« Il fut un temps où les nombreux braves que comptait cette île n'auraient pas souffert de me voir mourir comme un chien. »

Daniel Defoe : « Les Chemins de Fortune »

Huit ou neuf pirates sur dix sont pendus à la suite d'un procès, au cours duquel les jurés estiment qu'il vaut mieux pendre trop que pas assez. Les pirates pendus sont âgés entre 18 et 40 ans, avec une moyenne d'âge de 25 à 28 ans. Les pirates ne survivent donc pas longtemps à leur mode de vie, mais comme dit Bartholomew Roberts, il vaut mieux qu'elle soit « Courte, mais bonne ».

Le Jugement

« Vous, les susnommés, après avoir joui du bénéfice du pardon de Sa Très Gracieuse Majesté pour vos crimes passés et vos actes de vol et de piraterie et juré allégeance à Sa Majesté le roi George ; après qu'on vous eut procuré des emplois honorables pour vous détourner de votre carrière



malhonnête et vous procurer de quoi vivre, vous avez de nouveau, sans avoir de crainte du Seigneur, ni le moindre égard pour votre serment d'allégeance, ni respect pour la loyauté, la vérité et la justice et poussés par le démon, versé dans vos agissements malhonnêtes.

Daniel Defoe : « *Les Chemins de Fortune* »

Les pirates sont jugés par un tribunal constitué du gouverneur comme juge, de jurés, d'un procureur du roi et d'un avocat. Comme nous l'avons précisé, le tout est de savoir si oui ou non le pirate était consentant lorsqu'il a participé à des actes de piraterie.

Le jugement commence et se clôt par un sermon du gouverneur. Cette étape est très difficile à supporter, car le pirate doit écouter sans broncher le gouverneur débiter ses sornettes jusqu'au bout. Durant ce sermon, le gouverneur explique aux pirates qu'ils ont mal agis et qu'ils iront sans nul doute en enfer. Certains pirates ont tendance à penser qu'ils n'iront pas tout seul. Le gouverneur fait bien sentir aux méchants qui se trouvent devant lui que l'acte de piraterie n'est pas seulement une offense à la société, mais aussi à Dieu et à la Sainte Eglise. Il dit espérer que les pirates se repentent de leurs méfaits pour avoir une chance d'être pardonnés dans l'au-delà. Le gouverneur impose au pirate une semaine de réflexion dans sa cellule avec un prêtre pour l'aider, afin de réaliser l'horreur de ses actes barbares, inhumains et contre nature. Une fois le sermon passé, le pirate n'a plus qu'à faire semblant de faire amende honorable pour pouvoir attendre en paix le moment de monter sur l'échafaud.

La plupart des pirates refusent de parler à un prêtre. Ils ont craché sur l'église toute leur vie, ce n'est pas pour lécher les bottes des cul-bénis au dernier moment. Ils attendent patiemment le jour de l'exécution. Au moment de monter sur le gibet, certains demeurent calmes et impassibles, d'autres craquent et se mettent à pleurer, d'autres encore font un grand discours à l'assemblée réunie comme quoi ils ont mal agi, ils se repentent et espèrent que les bonnes gens ne feront pas comme eux. De tels traîtres et grenouilles de bénitier de dernière minute attirent tout le mépris des autres. Certains pirates enfin font un discours moins convenable :

« La peste m'emporte si je ne vous retrouve pas en enfer. Cornes du diable, je m'y

trouverai chez moi, mais vous autres cul-bénis, crétins asservis, vous ne comprendrez pas pourquoi. Tripes du diables, vous vivez comme des cloportes à servir des crapauds bouffis qui vous crache dessus. J'irais en enfer parce que c'est ma place, alors que vous y irez parce que vous n'avez jamais eu, par l'enfer, les couilles de vivre libres. Ce que je pense, par ma barbe, ça se résume à ça - il crache par terre - et n'attendez de ma part ni peur ni repentir : je ne vous donne que mon mépris. »

Rackham, qui était ivre mort lorsqu'il s'est fait prendre, avant d'aller au gibet, se mit à pleurnicher à sa femme Ann Bonny qu'il ne voulait pas mourir. Elle lui répondit ceci : « Je suis certes fâché de te voir dans ce triste état, mais si si tu t'étais battu comme un homme, te ne serais pas forcé de mourir comme un chien ».

Puis les pirates sont pendus et leur corps restent suspendus à la corde assez longtemps pour frapper les esprits des villageois. Le corps du capitaine est parfois exposé au regard de tous. Le corps de William Kidd resta longtemps suspendu dans une cage en fer pour que tout le monde puisse le voir pourrir. La tête barbue de Teach se balançait à la proue du sloop de Brett, aussi effrayante morte que vive.

Associés des Pirates

Toute personne qui s'associe à des pirates, qu'il soit gouverneur, marchand, receleur, cabaretier ou simple colon est déshonoré par cet acte, si l'honneur représente quelque chose pour lui, et est considéré comme un pirate. Toutefois, personne n'est pendu pour de telles raisons, car non seulement ces chefs d'accusations sont difficiles à prouver, mais en plus, l'associé devait connaître la nature de forbans de ses relations au moment de son délit. Comme un pirate est caractérisé par le vol en mer, on ne peut guère prouver que celui qui commerce avec des forbans à terre est coupable de piraterie.

Lorsqu'un capitaine Anglais s'aperçut que le gouverneur de Cuba employait des pirates pour son compte, il en fut si outré qu'il écrivit audit gouverneur, qui répondit qu'il ne savait pas que ses hôtes étaient des pirates et qu'ils les arrêteraient sans tarder si c'était le cas. Il n'en fit naturellement rien et ne fut pas plus inquiet.



Application de ces Lois

Les lois ne valent rien si elles ne peuvent être appliquées. En d'autres termes, que font les autorités des différents pays pour éradiquer les pirates de la mer des Caraïbes. En fait, pas grand chose.

Les pirates attaquent les pays de toutes les nations sans discrimination. Ils gênent donc le commerce de tous. En temps de guerre, les pirates qui ne se sont pas reconvertis corsaires ne forment pas un problème en soi, puisque ils affaiblissent autant l'ennemi que soi. Eliminer les pirates nécessite donc un effort financier et militaire important et inopportun. Chaque pays attend patiemment qu'un autre fasse le travail à sa place. Les navires de guerre sont occupés à des tâches plus importantes et moins dangereuses que de poursuivre des forbans. Transporter des prisonniers porteurs d'une idéologie qui leur serait très néfaste si leur propre équipage venait à les adopter n'est pas non plus sans danger. Ils se méfient donc, s'ils poursuivent des pirates, autant de leur propre équipage, privé de liberté comme dans un bague, que de leur proie. Ils ne se lancent donc pas volontairement dans une telle expédition, ce qui ne les empêche pas d'attaquer les pirates que le hasard met sur leur route. Trouver des pirates n'a pourtant rien de très sorcier, car ils croisent près des routes commerciales, donc le long des parallèles passant par un grand port, ou du côté des caps des îles des Caraïbes que les navires et convois marchands doivent emprunter pour joindre leur destination.

Lorsqu'un pirate devient trop notoire et que les pertes des marchands d'une province justifient une intervention rapide, le gouverneur de cette province organise une collecte auprès des marchands avec lequel il affrète un petit navire de guerre. Ce navire de guerre est un général sloop, une tartane, une goélette ou toute autre embarcation assez petite pour traquer les pirates dans toute les cays et les rivières des Caraïbes. Une troupe de volontaires s'embarque à bord de ce navire, attirés par la prime confortable offerte par le gouverneur pour la capture des pirates.

Récompense

- ◆ Pour chaque capitaine pirate ramené mort ou vif, l'équipage reçoit une prime de 100 livres, soit 300 pièces de huit.
- ◆ Pour un second : 50 livres, soit 150 pièces de huit.
- ◆ Pour un quartier maître : 30 livres, soit 90 pièces de huit.
- ◆ Pour un canonnier : 30 Livres, soit 90 Pièces de huit.
- ◆ Pour un maître d'équipage ou maître canonnier : 20 livres, soit 60 pièces de huit.
- ◆ Pour un chef de pièce : 15 Livres, soit 45 pièces de huit.
- ◆ Pour chaque gabier, simple matelot ou servant de pièce : 10 livres, soit 30 pièces de huit.

En plus de tout ceci, l'équipage touche comme prime supplémentaire le maximum entre la Gloire et la Notoriété de l'équipage pirate en Livres, soit trois fois cette valeur en pièces de huit. La prise par le capitaine Brett de Teach et de son équipage lui a ainsi rapporté 4000 livres. Celle de Roberts 20000 livres et celle de Kidd 9000. Par contre, de nombreuses braves gens ne verront pas la couleur de cet argent, car ces pirates sont reconnus pour leur coriacité. Comme ils savent que la corde les attend s'ils se rendent, ils se battent comme des diables jusqu'à la mort. La ruse, comme l'a utilisé Brett ou la chance, qui a sourit au vainqueur de Roberts en fauchant le roi des pirates d'un coup de mitraille, sont nécessaires pour réussir à l'emporter. L'infâme Teach, dit Barbe Noire, à la physionomie imposante et terrible en combat avec ses deux mèches de poudre qui se consomment sur les bords de son tricorne, n'est tombé en combat qu'après avoir reçu sa vingt cinquième blessure, dont dix par balles. Les pirates sont beaucoup plus vulnérables durant le carénage et les corsaires anti-pirates tirent souvent parti de cet avantage pour les attaquer.

Grâce

Les pirates sont des combattants acharnés et connaissent suffisamment bien les Caraïbes pour semer n'importe quel navire plus gros qu'eux. Pour les rattraper, les gouverneurs doivent déployer des moyens importants et rester patients. Les différents rois d'Europe connaissent des moyens plus subtils, bien que

moralement douteux, pour les faire rentrer dans le droit chemin.

Lorsque le nombre des pirates rend les relations commerciales trop précaires, le Roy de France, d'Angleterre ou d'Espagne offre des grâces. Les pirates qui acceptent la grâce sont absous de tous leurs méfaits qui la précèdent et prennent la nationalité du porteur de la grâce. Ils doivent se rendre chez un gouverneur du même pays que le Roy qui offre la grâce et se rendre aux autorités. Le risque de se voir pendus pour piraterie n'est pas nul, mais en général, les pirates ne sont pas inquiétés. Pour ne prendre aucun risque, ils peuvent se rendre au porteur de la grâce, qui occupe souvent le poste d'Amiral. Ils doivent se présenter avant une date limite, qui marque la fin de la grâce.

Une grâce peut très bien se refuser, comme le fit Vane en 1718, fuyant devant les navires de Woodes Rogers à Nassau. Peu de pirates se payent se luxe cependant, ce qui fait *a priori* de la grâce un des meilleurs moyens de combattre la piraterie. Par contre, seul un pirate sur dix ayant accepté de se rendre aux autorités reste honnête. Le plus souvent, le pirate gracié porte le titre de corsaire et dès que le navire sort du port où il vient de recevoir sa grâce, l'appel de la liberté est le plus fort. L'équipage se mutine et garde son commandement, si celui-ci accepte de reprendre son ancien mode de vie, sinon en élit un autre. D'autres pirates, comme Teach, acceptent la grâce et continuent en douce à reprendre des navires qu'ils pillent et revendent commodément comme corsaires. Pour ne plus être considérés comme un pirate, Teach pille des navires sur rivièrre afin d'échapper à la loi anti-pirate, même s'il reste un assassin, un voleur et un violeur.

Le meilleur moyen de profiter des effets d'une grâce pour un pays reste de l'annoncer en période de guerre. Les pirates deviennent avantageusement des corsaires et travaillent pour le pays qui les a graciés. Ils se mutinent moins pour retourner à leur carrière de pirates car en tant que corsaires, ils peuvent continuer à piller dans la légalité.

Avec les Gouverneurs

Relations Officielles

Les pirates restent des hors-la-loi et sont considérés comme tel. Un gouverneur qui traite avec des pirates peut trahir sa parole sans craindre le déshonneur. Les relations entre pirates et gouverneur doivent donc rester au mieux froides. En effet, un gouverneur peut fermer les yeux sur la présence d'un pirate dans sa juridiction mais en aucun cas traiter avec lui et encore moins lui venir en aide. Un bon gouverneur devrait faire bien plus que cela : traquer et pendre tout pirate dans sa province et au dehors.

Relations Réelles

La réalité est très différente, car les gouverneurs ont tout intérêt à accueillir des pirates dans leurs ports. Seuls les gouverneurs têtus et anti-pirates prennent des mesures répressives sans y être obligés par leur conseil d'administration.

Un gouverneur n'a pas besoin de faire beaucoup d'effort ni de prendre beaucoup de risques pour s'enrichir de la présence d'un pirate. Ils lui suffit de permettre aux pirates d'aller librement dans sa province et de vendre leur cargaison comme leurs navires de prise. Comme les pirates ne marchandent jamais, les acquéreurs de leur cargaison font des bénéfices gigantesques sur une telle transaction. De plus, les pirates ne sont pas pire à terre que la plupart des marins, que l'oisiveté rend violents par nature. Les pirates dépensent aussi leur or à coups de centaines de pièces de huit. Les propriétaires des échoppes de la ville font plus de bénéfices avec un passage de pirates d'une semaine que tout le reste de l'année, voire en deux années complètes.

Les villes pro-pirates s'enrichissent donc très rapidement, mais s'attirent aussi les foudres des autres villes qui estiment ce trafic hautement illégal, d'autant plus que le gouverneur demande aux pirates une partie de leur cargaison comme droit de vente. Le gouverneur de Charleston, Eden, touchait régulièrement des pots-de-vin gracieux de la part de Teach avec qui il réussit à s'allier tout en restant dans l'histoire un homme respectable.



Que Peut Obtenir un Pirate d'un Gouverneur

« Davis et sa suite furent donc invités chez le gouverneur pour y prendre quelques rafraîchissements. Sans défiance, ils acceptèrent. A un signal, une salve de fusil les coucha tous à terre sauf l'un d'eux qui parvint à s'échapper et à regagner le navire. Davis, une balle dans le ventre, se releva et fit un suprême effort pour fuir. Ses forces le trahirent. Il retomba mort. Il eut pourtant le temps de décharger ses deux pistolets sur ses agresseurs. Tel un coq de combat, il donna la mort en mourant, vengé. »

Daniel Defoe : « *Les Chemins de Fortune* »

Que ce soit en tant qu'allié ou ennemi, de gré ou sous la contrainte, les pirates peuvent obtenir tout et n'importe quoi d'un gouverneur.

Artillerie et Armes

Alors que la poudre et les boulets sont en vente libre, il n'en est pas de même pour les canons, qui sont fabriqués dans les grands arsenaux d'Europe. Le contrôle en est donc facile, à l'exception bien sûr des canons pris par les pirates sur leurs prises. Ces canons se vendent et s'achètent difficilement, sinon à des gouverneurs désireux d'entamer un tel commerce. Les canons sont marqués et numérotés, si bien qu'ils s'identifient très bien, pour qui a connaissance des détails des ventes opérées par les arsenaux de Lisbonne, Bristol, Londres, Plymouth, Bordeaux, Brest et Nantes. Les pirates ne risquent donc pas grand chose de ce côté. Par contre, les gouverneurs risquent gros en les revendant à des officiels et des militaires. Ils en restreignent donc le commerce aux marchands et aux autres aventuriers afin de ne pas prendre le risque d'être accusés d'écouler les cargaisons des pirates.

Les pirates ne manquent pas d'armes, car ils les conservent soigneusement lorsqu'ils les prennent sur un navire de prise. S'ils se trouvent au dépourvu à la suite d'un naufrage par exemple, un gouverneur allié peut leur en prêter le temps nécessaire pour se refaire, ainsi qu'un navire d'ailleurs. Des pirates riches et bien armés désirant des armes exceptionnelles fabriquées en Europe, passent par un gouverneur pour les importer à prix d'or.

Asile

Les pirates peuvent demander asile à un gouverneur pour éviter une tempête ou fuir un

ennemi de la nation du gouverneur. Cette demande d'asile comporte des dangers importants et doit se limiter aux gouverneurs dont les pirates sont sûrs. Le gouverneur demande en échange de cet asile un service important, car il est mal vu de défendre ouvertement un pirate.

Commission

Les Gouverneurs ont le droit de donner à qui ils le désirent une commission. Une commission donne un droit pendant une durée qui n'excède pas six mois. Par exemple elle peut accorder le droit de pêcher près des côtes de Terre-Neuve. Une commission plus utile permettrait à des pirates d'enquêter dans une province où il ne seront pas inquiétés pour leur mission et seront appuyés par l'autorité du gouverneur. Enfin, l'ordre d'une commission peut être aussi spécifique que de prendre le convoi Espagnol dirigé par le capitaine Don Lopez de Corrazon au voisinage du cap Corrientes. Elle peut aussi rester très vague comme par exemple le droit de faire la course pendant six mois contre les navires Anglais. Si le pirate sort du cadre de la commission, il sera considéré comme un pirate pour cette action.

Un gouverneur ne peut autoriser un navire à partir en course que contre les navires d'un pays avec qui il est en guerre. Souvent, les pirates comme les flibustiers partent en course avec une commission leur donnant le droit de pêcher. Comme ils ne savent pas lire, ils sont persuadés que la commission leur permettait d'arraisonner n'importe quel navire.

A chaque fois qu'une commission a permis de prendre un navire ou une cargaison, le porteur de la commission doit verser une partie du butin au gouverneur qui la lui a donnée, soit environ dix pour cent. En échange de ceci, tout navire pris dans le cadre de la commission peut être vendu ou conservé par le pirate en toute sécurité.

Droit de Vente

Certains gouverneurs laissent les pirates vendre leur cargaison sans les taxer, les autres demandent quelque chose comme dix pour cent de la cargaison en nature, comme un don, pour éviter d'être accusé de recevoir des pots-de-vin. Les pirates s'accommodent très bien de ce genre de taxe, car elle signifie qu'ils pourront aller voir tous les négociants de la



ville pour vendre leur cargaison au plus offrant. Ils se contentent alors d'annoncer en rentrant dans le bureau du commis qu'ils iront voir aussi les autres compagnies pour prendre le meilleur prix, ce qu'il feront effectivement mais sans marchander pour autant.

Sa Fille

Un gouverneur se sentant très proche d'un pirate, associé de longue date, peut lui offrir sa fille en mariage avec une grâce en prime. Ce genre de mariage ne se fait pas à la légère et le pirate devra être suffisamment glorieux pour s'attirer cet honneur. La fille du gouverneur sera probablement partagée entre ses rêves d'aventure et sa peur panique envers les pirates. Convaincre le gouverneur est une chose, conquérir sa fille en est une autre. En général, pour se marier avec la fille d'un gouverneur, il vaut mieux conquérir la fille, qui persuadera ensuite peut-être son père.

Grâce

Un gouverneur n'a pas le pouvoir suffisant pour rédiger une grâce. Cependant, ses relations au sein du gouvernement de son pays en Europe lui permettront peut-être d'en obtenir une. En attendant, car cette démarche prendra certainement du temps, il peut demander au gouverneur détenant le pirate en cours de jugement pour piraterie de différer le procès ou l'exécution jusqu'à avoir obtenu une réponse d'Europe. Un gouverneur ne peut bien entendu obtenir ce délai que si le gouverneur jugeant le pirate fait partie du cercle de ses connaissances. S'il peut obtenir une grâce pour un pirate, celle-ci s'étend rarement à tout l'équipage.

Un gouverneur peut retarder l'exécution d'un pirate, afin de donner à un de ses confrères assez de temps pour organiser une libération. Le gouverneur devra par contre trouver un argument valable, car si le pirate est libéré justement à cause de ce délai, il sera la cible de justes soupçons.

Informations

Le gouverneur est au fait des routes commerciales principales du nouveau monde et de toutes celles en provenance ou à destination de sa province. Il peut céder ces informations à des pirates en échange, par

exemple, de l'assurance qu'ils viendront vendre leur cargaison dans sa ville.

Le gouverneur est aussi au fait de certaines nouvelles exceptionnelles et très secrètes, comme du passage d'un convoi exceptionnel comme l'Armada qui ramène au roi d'Espagne toutes les richesses de la Nouvelle-Espagne. Ces informations valent leur pesant d'or et les gouverneurs ne les cèdent que contre un service crucial pour eux ou une quantité d'or impressionnante.

Enfin, et c'est bien le moins coûteux, les pirates peuvent avoir de la bouche du gouverneur des nouvelles de la politique internationale, ceci gratuitement au détour des conversations concernant une affaire.

Pour acquérir des informations aussi confidentielles, les pirates usent souvent d'une méthode de persuasion moins agréable, sous la forme d'otages, de chantage ou autres moyens de pression..

Lettre de Course

Seul le ministre du roi peut donner des lettres de marques - dites aussi lettres de course. Ceux qui désirent en faire acquisition ne sont cependant pas obligés de voyager jusqu'en Europe. Le ministre peut faire passer la lettre de course à ses gouverneurs. C'est ensuite au gouverneur de choisir à qui il va vendre la lettre de marque pour la modique somme de 300 à 10000 pièces de huit.

Une lettre de marque permet de devenir un corsaire du Roy, mais ne lave en aucun cas un pirate de toutes ses exactions, ce que seule peut une grâce. Pour des raisons d'ordre pratique, les lettres de marque ne sont distribuées qu'en temps de guerre. Elle est signée au nom du corsaire, ne peut être transmise que par testament et ne permet d'attaquer que des navires ennemis de la nation délivrant la lettre.

Or

Un gouverneur peut rétribuer des pirates pour un service rendu. Voyez « Que peut Obtenir le Gouverneur » pour plus de détails



Rançon

Les pirates font parfois une prise transportant de riches marchands, des nobles ou mieux encore, la fille d'un sultan comme le fit Avery - qui se maria avec elle d'ailleurs. Ils essaient par la suite d'obtenir une rançon pour ces personnalités. La valeur de la rançon dépend naturellement du rang de la personne rançonnée et du nombre de personnes qui sont prêtes à investir dans son rachat. Les prisonniers sont parfois parfaitement traités, mais parfois aussi torturés, pour le plaisir ou pour obtenir des informations. Voici quelques exemples de rançon, dont les prix sont donnés approximativement :

- ◆ Prince : 300 000 pièces de huit.
- ◆ Amiral : 150 000 pièces de huit.
- ◆ Gouverneur : 80 000 pièces de huit.
- ◆ Duc, Comte : 70 000 pièces de huit.
- ◆ Enfant de Gouverneur : 100 000 pièces de huit demandé à son père, 5 000 sinon.
- ◆ Baron : 30 000 pièces de huit
- ◆ Gentilhomme, Bourgeois : 10 000 pièces de huit.
- ◆ Riche Marchand : 20 000 pièces de huit.

Relâcher des Pirates

Le gouverneur d'une ville retient des pirates prisonniers, dans le but de les juger et les pendre sur place, ou encore de les transférer vers une autre ville plus à même de remplir cette tâche. Les pirates peuvent obtenir du gouverneur, plus souvent de force que de gré, la libération de leurs confrères. Par contre, une telle demande exclue par la suite une tentative de libération par la force. Le gouverneur étant mis au courant du danger représenté par ces nouveaux pirates, il décidera sans doute de renforcer la défense des cachots.

Trousse de Soins

Teach fit le blocus de la ville de Charleston avec à son bord des notables de la ville en otages. Il promit au gouverneur Eden de les exécuter s'il ne lui donnait pas une trousse complète de pharmacie pour une valeur de 1500 pièces de huit. Le retard pris par l'exécution de sa demande le fit rentrer dans une rage folle et il faillit exécuter tous les otages.

Que peut Obtenir le Gouverneur en Echange

Arrestation

Les pirates doivent se méfier en traitant avec un gouverneur car celui-ci a de toute façon intérêt à les voir pendus. Pour éviter ce genre d'inconfort, les pirates ne se montrent pas tous en ville ou chez le gouverneur, mais délèguent pour cela la tâche de négocier au quartier maître dont c'est le rôle. Afin d'être sûrs de revoir leur quartier maître en vie, les pirates doivent soit contacter le gouverneur avec des moyens d'entente forts, comme de l'or à proposer, des services ou une cargaison à vendre. Plus le temps passe et moins ces mesures sont nécessaires, tant que le gouverneur reste satisfait de prestations de ses associés.

Les pirates ne sont cependant pas toujours au courant des dernières modifications du climat politique et des pressions que subie le gouverneur. Celui-ci, si le Roy mis au courant de ses trafics illicites lui demande la tête d'un pirate pour pouvoir garder la sienne, n'hésitera pas à faire pendre ses associés.

Mission

Les gouverneurs n'emploient des pirates que pour les besognes les plus douteuses, ou celles pour lesquelles ils n'ont ni le temps, ni les effectifs nécessaires. Voici quelques exemples de mission proposées par un gouverneur.

- ◆ Dénigrer un Confère : Les gouverneurs d'un même pays se font une guerre sans merci pour attirer l'attention et la bienveillance de Sa Majesté. Le Gouverneur espère, en ruinant le commerce dans la province de son adversaire tout en assurant la prospérité de la sienne, discréditer son concurrent. Il peut alors espérer que le Roy le nommera gouverneur de la province de son adversaire en même temps que la sienne.
- ◆ Escorter Quelqu'un de sa Connaissance : Les routes maritimes ne sont pas sûres, menacées par les forbans et les ennemis de la nation. Le gouverneur peut charger les pirates d'escorter quelqu'un de sa connaissance, que ce soit sa fille, un ami ou un personnage important vers une destination lointaine. La récompense, versé après le succès de la traversée, doit être bien supérieure à la rançon que les

pirates peuvent attendre de la personne transportée. Le gouverneur masque souvent la véritable identité du passager tout en rétribuant grassement les pirates.

- ◆ Libérer un Prisonnier : Une personne chère au gouverneur ou à un notable de la ville reste prisonnière de l'ennemi. Le gouverneur recherche quelqu'un qui soit en mesure de la libérer.
- ◆ Meurtre : Une autre personnalité de la Nouvelle-Angleterre, Nouvelle-Espagne ou des Caraïbes ne revient pas au gouverneur, qui fait appel aux pirates pour l'éliminer.
- ◆ Militaire : C'est la guerre et le gouverneur n'a pas pour l'instant les forces suffisantes pour se défendre, il fait appel aux pirates pour retarder l'attaque. Ils attaquent les navires de ravitaillement de la flotte ennemie ou la combattent directement par opérations chirurgicales de nuit.
- ◆ Porter un Message : Les pirates, s'ils se déplacent beaucoup, peuvent servir de messagers entre deux gouverneurs sans trop dévier de leur route. Le gouverneur les récompense pour ce service tout en se doutant que le pirate peut rencontrer de nombreuses occasions de faire fortune sur le chemin et de lui faire oublier temporairement sa mission.
- ◆ Retrouver une Personne Disparu : La fille du gouverneur s'est enfuie avec un soupirant et le père abandonné veut la retrouver. Une personnalité importante devait arriver il y a peu d'Europe et n'est jamais arrivée à bon port. A-t-elle été victime d'un pirate, d'une maladie ou d'un monstre marin ? Celui que le gouverneur avait payé pour lui rapporté un objet précieux n'est jamais revenu de sa mission : est-il mort ou s'est-il enfui avec l'objet ? C'est aux pirates d'en apprendre d'avantage.
- ◆ Rassembler des Informations : Une guerre est en préparation et le gouverneur aimerait savoir si des navires de guerre se rassemblent de façon suspecte autour de la Jamaïque. Le gouverneur veut savoir si une compagnie marchande qui relâchait dans son port et l'a délaissé ne fait pas maintenant commerce avec un concurrent. On rapporte des phénomènes étranges dans la péninsule du Yucatan et le gouverneur souhaiterait faire le lien entre ces événements et des objets occultes qu'il

a rapportés de là-bas lors d'une expédition de jeunesse.

- ◆ Sabotage : Le gouverneur, en temps de paix, cherche à saboter le commerce d'une nation concurrente en employant un pirate. De plus, il connaît les routes commerciales principales, ainsi que la date et le passage d'un convoi crucial pour le commerce de ses concurrents.
- ◆ Voler un Adversaire : Un adversaire du gouverneur a en sa possession des objets que ce dernier aimerait acquérir. Le gouverneur envoie des pirates pour récupérer son bien.

Or

Les pirates payent parfois les informations et les services qu'ils demandent au gouverneur sous forme d'espèces sonnantes et trébuchantes. Bien plus souvent, lorsque le gouverneur leur donne de bon tuyaux, les pirates versent un pourcentage minime, environ dix pour cent de leurs prises au gouverneur. Minime pour un équipage peut signifier énorme pour un gouverneur, tout dépend des parts de butins. Les pirates risquent leur vie pour quelques centaines de milliers de pièces de huit qu'ils se partagent à cent, tandis que le gouverneur touche une dizaine de milliers de pièces de huit sans avoir à bouger de son fauteuil.

Paix dans sa Juridiction

Le conseil d'administration du gouverneur se compose des plus grands notables de sa province et d'un commis de la Compagnie des Indes Occidentales. Les membres du conseil sont très contents tant que personne ne vient menacer leurs affaires. Le gouverneur peut demander à des pirates de ne jamais commettre d'exaction dans sa province.

S'il craint les actions d'autres pirates ou d'une puissance étrangère, les pirates peuvent aussi faire la loi pour lui dans sa province. Les avantages pour les pirates doivent alors être énormes, car il leur en faudra beaucoup pour supporter le sentiment d'être privés de leur chère liberté.

Traîtrise

Si les pirates avec qui il traite sont peu scrupuleux quant aux lois qui régissent la communauté pirate, le gouverneur peut



obtenir d'eux à prix d'or l'emplacement du refuge d'un pirate. Pire encore, certains pirates, s'ils méritent encore de qualificatif glorieux, iront jusqu'à faire les chasseurs de pirate comme activité annexe de leur profession. De tels traîtres représentent un danger énorme tant qu'ils ne sont pas découverts, car les autres pirates leur font confiance et il est facile de se rendre maître d'un navire dont l'équipage est ivre mort. Les pirates, pour masquer leur méfait, peuvent se faire suivre par un navire du gouverneur, organiser une beuverie et se faire rafler avec les autres. Il leur faut alors espérer que le gouverneur préférera les libérer plutôt que de les pendre.

Moyens de Pression

Avec un gouverneur qu'ils ne connaissent pas mais qui pourrait leur fournir contre son gré une aide substantielle, les pirates emploient volontiers des moyens de pression.

Blocus

Les pirates établissent un blocus autour de la ville, prennent et brûlent tout navire en direction ou en partance de cette ville tant que leurs exigences ne sont pas remplies. Ils doivent posséder une puissance militaire suffisante pour résister à une tentative de contre-attaque de la part de la ville bloquée. Ils n'ont pas non plus de contrôle sur la durée pendant laquelle ils devront maintenir le blocus, mais la ville voit son argent fondre à vue d'œil si aucun navire ne peut entrer ni sortir. Le tout pour les pirates est de menacer la ville au moment où le trafic commercial maritime est le plus fort. Maintenir le blocus implique un risque non négligeable de se faire attaquer par un navire de guerre, mais permet aussi d'obtenir des otages pour accélérer la décision du gouverneur.

Chantage

Les gouverneurs sont rarement des saints, car leur position favorise les pots-de-vin, les détournements de fonds et autres avantages occultes. Certains gouverneurs sont parfois coupables de meurtre ou de haute trahison et n'aimeraient pas que leurs lucratives mais illicites activités paraissent au grand jour. Les pirates qui possèdent des preuves de ces activités peuvent soutirer à peu près tout ce qu'ils veulent du gouverneur impliqué. Par

contre, il est évident que le gouverneur a intérêt à les éliminer jusqu'au dernier rapidement. S'il le fait, il risque de payer cher la faute d'en laisser un vivant.

Menaces de Mort

Les gouverneurs se sentent à l'abri dans leurs villas protégées, mais peuvent prendre peur si des pirates montre que de telles barrières ne les empêchent pas de rentrer. Les pirates peuvent commencer par annoncer leurs exigences. Le gouverneur les enverra probablement promener. Tuer la femme du gouverneur dans son lit aux côtés de son mari sans que celui-ci se réveille fera vite changer d'avis le présomptueux. Les pirates doivent réussir à lui faire peur sans trop susciter chez lui la haine car – comme dit Sartre : « La peur est moins forte que la haine » – un gouverneur enragé sera prêt à mettre sa vie en danger pour venger un proche mort.

Otages

Les pirates négocient plus facilement avec des otages à leur bord, et en particulier des notables de la ville. Le gouverneur satisfera des exigences raisonnables en échange de la libération des otages. Par contre, pour éviter les entourloupes, rien ne vaut de la part de pirates la promesse – toujours tenue – de faire mourir les otages martyrs un à un par jour de retard, et tous à la fois si les pirates estiment le comportement du gouverneur louche.

Avec les Bourgeois

Les bourgeois comprennent les grands marchands qui commercent sur mer, les artisans, les petits marchands et les négociants.

Sur les Navires et durant Prises de Ville

Les Pirates vus des Bourgeois

Lorsque les bourgeois sont chassés par des pirates, ils ont tendance à sous-estimer les capacités militaires et la rage de leurs adversaires, ce qui les pousse à se défendre trop longtemps au goût des forbans. Lorsque la flamme rouge est hissé à l'artimon des pirates, indiquant « Pas de Quartier », il est trop tard pour se rendre.

Les bourgeois sont, heureusement pour eux et pour leurs adversaires, partagés entre ce



dédain dangereux et la crainte des pirates. Ils craignent plus les répressions des pirates que leur qualité militaire toutefois. Certains membres des navires marchands sont au fait des exploits des pirates et penchent très fortement vers la reddition immédiate, qui minimise sans rendre nuls toutefois les risques de répression. L'équipage et les passagers essaient tant bien que mal de convaincre le capitaine de se rendre, et vont parfois jusqu'à ce mutiner, ce qui les rend naturellement plus sympathiques à leurs adversaires. Mais lorsque le capitaine du navire marchand tient bon, il se bat jusqu'à ce que la victoire soit assurée aux pirates.

Les marchands qui ont déjà été confrontés à des pirates éprouvent une peur mêlée de haine, d'autant plus d'ailleurs qu'ils ont subi de mauvais traitements. Les capitaines qui sont relâchés pour leur humanisme, parfois avec leur cargaison, sont aussi ceux qui vouent une loyauté sans faille à leur armateur et donc ne doivent en aucun cas éprouver de la sympathie pour les pirates. En fait, ils considèrent les pirates un peu comme des adversaires redoutables et magnifiques d'une nation ennemie, avec toute leur noblesse de caractère. La guerre contre les pirates signifie la pendaison pour tous les forbans. Ironie du sort donc, le capitaine bien traité témoignera probablement à l'encontre des pirates lors de leur procès.

Lorsqu'un navire louche est en vue, les capitaines de navire marchand comme les riches passagers cachent soigneusement dans le navire leurs espèces sonnantes et trébuchantes ou celles de leur armateur. Les plus souvent, ils cachent l'argent près de leur lieu de vie, c'est-à-dire dans sa cabine pour le capitaine. Trouver l'or n'est cependant pas facile et peut prendre une bonne semaine de recherche. Les pirates préfèrent donc la torture à la recherche, mais les riches et ceux à qui l'argent n'appartient pas sont têtus question or. Les bourgeois d'une ville, lorsqu'ils apprennent l'arrivée de pillard, enterrent leurs biens les plus précieux dans la forêt assez loin de la ville. Sous la torture, nombre d'entre eux se laissent tuer lentement plutôt que de révéler leurs repaires. Pour cette raison, des pirates ou flibustiers qui passent un mois à fouiller les environs et à torturer les villageois qui leur tombent entre les mains ne peuvent faire main basse que sur la moitié à peine de l'or caché.

Devant la structure sociétaire des pirates, les bourgeois expriment une incompréhension, puis un rejet, car les préjugés qui classent les pirates comme de simples pillards sont plus faciles à accepter. Lorsque les pirates leur demandent s'ils veulent les rejoindre ou bien être abandonnés sur une île, nombre de bourgeois hésitent soudainement. Ils se donnent alors un peu de temps pour peser le pour et le contre, avant de choisir le plus souvent l'île déserte. En faveur du ralliement avec les pirates, le bourgeois préfère bien sûr éviter de passer la fin de ses jours sur une île loin de toute vie humaine, mais peut aussi être attiré par toute cette idéologie nouvelle et trop belle pour être honnête. Les jurons qui ornent les discours enflammés des pirates atténuent beaucoup cette nouvelle conviction, si bien que les bourgeois préfèrent l'île déserte à une courte vie de hors-la-loi. La plupart des bourgeois restent fidèles à l'idée commune que les pirates valent à peine la corde pour les pendre et, comme tout dogme inculqué dès leur tendre enfance, il faut plus qu'un bon orateur et quelques actions charitables pour les convaincre.

Toute personne ayant rencontré des pirates, avec la conviction qu'ils en s'agissait bien, a le devoir de témoigner en faveur de leur pendaison lors de leur procès. Les pirates qui furent justes et cléments envers des bourgeois, qui ensuite leur assurent la pendaison, gardent comme un goût amer dans la bouche en attendant le moment de mourir. Gare aux témoins si un pirate échappe à la pendaison.

Les Bourgeois vus par les Pirates

Peut être pire encore que les nobles, les bourgeois étalent leur morale chrétienne avec un mépris insupportable. Les pirates leur rendent doublement ce mépris, auquel s'ajoute la haine suscitée par le regard condescendant du bon chrétien sur les brebis galeuses destinées à l'enfer. Ce mépris est réciproque, mais alors que les bourgeois laissent au bon dieu le soin de punir ces âmes égarées, les pirates se font un plaisir d'envoyer au diable ces bons chrétiens. La franchise du pirate concernant le monde qui l'entoure contraste avec l'hypocrisie du bon paroissien, qui déverse son fiel en secret et poignarde ou enchaîne son prochain sans aucun état d'âme.



Lorsque vient l'heure de torturer le bourgeois pour lui faire avouer où il cache son or, toute cette haine de l'hypocrisie du bon sacristain se transforme en douleur infligée. Les pirates sont inventifs et implacables en torture, plus encore que les flibustiers, qui n'y mettent pas de sentiment. D'autres pirates ne ressentent pas de haine envers les bourgeois et les nobles, mais plutôt une sorte de pitié pour ceux qui se conforment à la société qui les a éduqués esclaves. Ce n'est pas la faute de ces pauvres types s'ils s'escriment à rendre leurs chaînes plus fortes, plus belles et plus nombreuses.

Lorsqu'un navire marchand montre trop de résistance, la colère monte au sein de l'équipage pirate qui le chasse. Pour peu que la canonnade ait tué plusieurs pirates, leurs frères attendent la flamme rouge et le « Pas de Quartier ! » du capitaine avec impatience. Un fois à bord de l'ennemi, les yeux injectés de sang et l'écume aux lèvres ne disparaissent que lorsque plus un adversaire ne bouge.

Bourgeois et la Dépense du Butin

Contrairement aux flibustiers, les pirates ne dépensent pas leur or dans un havre fixe comme la Tortue ou la Jamaïque. Ils font leur emplettes et leurs orgies dans une ville tout ce qu'il y a d'honnête, soit couverts par l'autorité du gouverneur, soit en assurant leur sécurité par la terreur.

A terre, le pirate quitte le rôle de prédateur pour assumer celui de client. Il dépense son butin sans compter et sans faire de manière. En effet, peu leur importe qui reçoit son argent, seul compte pour lui le plaisir de dépenser. La crainte ressentie par les bourgeois vire alors soudainement à l'intérêt, car ils réalisent, lorsque les pirates restent quelques semaines, des bénéfices énormes. Financièrement parlant, les bourgeois ont donc tout intérêt à se mettre à l'entière disposition des pirates. Certains gouverneurs peu scrupuleux accueillent, moyennant une petite rétribution, les pirates à bras ouverts dans leurs villes. D'autres, anti-pirates mais sans les moyens militaires de leur conviction, ferment les yeux temporairement, souvent d'ailleurs sous la pression des marchands membres de leur conseil d'administration. Les gouverneurs anti-pirates préfèrent annoncer que les pirates ne sont pas les bienvenus par un coup de

canon, car s'ils les laissent pénétrer en ville avant d'intervenir, les pirates sont capables, par rancœur, du pire des massacres.

Lorsqu'ils dépensent leur or, le pirate n'est pas plus mauvais bougre que n'importe quel marin - qui est de nature violent et buveur. Les bourgeois peuvent afficher pour leurs marchandises des prix exorbitants, qui feront hurler de rire le pirate. Le bourgeois s'attend à recevoir un coup de sabre sur le crâne, mais devra se contenter de l'or qu'il a demandé. Savoir dépenser son argent avec abondance compte parmi les qualités qu'un joyeux drille doit posséder.

Les pirates ont tendance à considérer toute femme comme une bonne vieille putain ravie de leur rendre service en échange de quelques pièces de huit. Les pères jaloux ou voulant préserver leurs filles de la chaude-pisse les tiennent enfermées. D'autres offrent leur fille en mariage à un pirate qui les couvre d'or. De cette façon Edward Teach réussit à avoir treize épouses à son actif lorsqu'il mourut. Malheureusement pour elles, Teach n'était, selon la philosophie pirate, pas jaloux et les prêtaient au reste de son équipage. Il faut dire que les jeunes demoiselles, si elles ne sont pas repoussées par les jambes de bois, les crochets et les borgnes, peuvent se sentir émoustillées devant l'aventure que représente de tels gaillards. Comment ne pas être séduites par ces histoires merveilleuses, pleines de charme et de pittoresque comme de violence, qui content leurs exploits et leurs voyages. Avoir vu ne serait-ce qu'un de ces maîtres des Caraïbes laissés chez elles des souvenirs indélébiles. Malheureusement pour les dulcinées, les femmes sont pour les pirates un plaisir purement terrestre, car la mort punit ceux qui introduisent une femme à bord de leurs navires. Les nonnes sont d'ailleurs très prisées chez les pirates, qui vont faire un tour au couvent à une dizaine durant la nuit pour offrir leurs bon services à ces dames.

Les riches marchands dont la flotte compte des pertes dues aux pirates voient l'arrivée de ces forbans d'un mauvais œil. Ils demandent leur tête au gouverneur, qui ne peut souvent pas se payer le luxe de la leur offrir. L'arrivée en ville de pirates sans foi ni loi, et surtout sans foi, met aussi les prédicateurs d'un mauvais poil. Ils sermonnent, comme à leur habitude, contre toute personne qui traite avec



le démon et promettent parfois, dans un élan de ferveur, l'excommunication au gouverneur qui ferme les yeux. Leurs clameurs et sermons ne servent qu'à attirer l'attention des pirates amusés. Les bourgeois victimes de l'appât du gain continue de s'en mettre plein les poches et jugent qu'ils auront tout leur temps une fois les pirates partis de faire pénitence.

Les Pirates et l'Autorité

Les pirates vouent une loyauté indéfectible aux chefs qu'ils ont choisis, tant qu'ils estiment que ces personnes méritent leur confiance et leur admiration. Ne pas se plier à la volonté d'un de ses chefs rime avec trahison, car est un traître aux yeux des pirates un homme qui accepte la loi dans son principe mais ne l'applique pas à lui-même. Le respect de la loi choisie par le groupe renforce chacun dans sa confiance en la communauté. D'autre part, l'autorité méritée est une preuve de la qualité du chef, supérieur à chacun de ses hommes. Les réussites comme les échecs du groupe lui sont attribuées, si bien qu'un chef toujours vainqueur est vénéré comme un dieu par ses hommes. Par contre, les pirates rejettent de façon systématique toute forme d'autorité imposée. Les personnes qui représentent cette autorité inique : les nobles et les chefs militaires, subissent de la part des pirates de violents préjugés.

Toutefois, les pirates, s'ils sont un peu primaires, laissent une chance à chacun et tirent leur chapeau à toute personne qui, par sa justice, ou plutôt son bon sens, sait ne pas abuser de son pouvoir. La violence à bord des navires de la Royale et des navires marchands, particulièrement sur les navires anglais, offre aux pirates ne nombreuses recrues qui étaient avant de les rencontrer à la limite de la mutinerie. Cependant, les pirates sont agréablement surpris devant un capitaine qui répond à leur idéal du chef. Leur attitude à l'égard de ce modèle de vertu pirate est plus respectueuse encore qu'envers leurs égaux, car un capitaine d'un navire de guerre ou marchand vit dans une société qui favorise la violence arbitraire et l'injustice, alors qu'un chef pirate doit être bon ou partir. Bartholomew Roberts faisait partie de cette catégorie de capitaine non pirate juste et égalitaire, alors les pirates qui le rencontrèrent et à qui il manquait un chef l'ont forcé à devenir le leur. Ceci explique peut être

pourquoi personne ne dit du mal de ce capitaine qui ne prend pas part aux beuveries et préfère la compagnie de la musique de chambre aux voix de ses bruyants compagnons. En effet, qui est choisi comme chef ne peut se désister, même si le cas de Roberts et un peu particulier, car il n'a jamais demandé à devenir un pirate.

Pour asseoir son autorité, le chef chez les pirates peut user de violence lorsque le temps presse, mais de façon directe et non en passant par le système judiciaire. L'injustice de cet acte peu lui coûter cher, mais lorsqu'il est fait pour le plus grand bien du groupe, cet acte violent ne fait qu'accroître son prestige. En effet, même si les pirates le cachent derrière des lois plus fortes que les flibustiers, ils suivent la loi du plus fort, avec cette restriction que cette force doit servir le groupe. L'établissement de la hiérarchie chez les pirates se fait rarement violemment, mais naturellement, car chacun s'incline devant plus fort que lui.

Avec les Indiens

« Un boucanier s'aperçut que les flèches des Indiens les incommodaient beaucoup. « Quoi, leur cria-t-il en Espagnol en leur montrant Monbars, ne voyez vous pas que Dieu vous envoie un libérateur, qui combat pour vous délivrer de la tyrannie des Espagnols ? » A ces mots les Indiens s'arrêtèrent et crurent ce que le boucanier leur disait, en voyant ce que faisait Monbars, et tournèrent leurs flèches contre les Espagnols. [] Monbars regardait ce jour comme le plus beau de sa vie, voyant les Indiens à ses côtés, qui le secondaient. »

A.O. Oexmelin : « Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde »

Echange Culturel

Les Indiens qui tiennent de l'Espagne leur statut d'opprimé attirent la sympathie des pirates comme des flibustiers. Par indien, on peut en fait entendre autochtone des Indes Occidentales et Orientales, et non pas seulement Indiens d'Amérique. Les pirates prennent vite conscience de la différence de culture qui les sépare des Indiens, mais loin d'attiser leur haine, cette différence les incite à se mêler à eux. En effet, les pirates ont rejeté en bloc les mœurs de l'Europe de leur siècle et cherchent quelque chose comme de meilleures racines. Un peu comme le mythe du bon sauvage véhiculé en Europe quelques décennies plus tard, les pirates trouvent les rites des indiens amusants, voire passionnants.

Alors, plutôt que de les contempler de l'extérieur, ils laissent les indiens les initier. Les indiens, pour leur part, avouent trouver les coutumes Européennes étranges, et accueillent avec beaucoup de chaleur pirates et flibustiers, car ceux-ci n'ont aucun désir d'imposer leur culture. Cependant, les hôtes des Indiens ne sont pas admis lors des rites religieux, pour ne pas perturber esprits et divinités. L'époque où les Indiens prenaient les Européens pour leurs dieux est révolue, comme les Andalous aux cheveux blonds qui furent pris pour le dieu disparu Quetzalcoatl. Trop d'indiens sont morts avant de découvrir leur erreur, et ceux qui sont au courant de ces massacres ont leur cœur lourd et amer.

Soumission aux Espagnols

Les Indiens, quant à eux, quoiqu'il soit osé de les considérer comme un seul peuple, sont souvent soumis au joug Espagnol ou l'ont vécu d'une façon ou d'une autre. S'ils arrivent à distinguer Pirates et Espagnols, ils peuvent voir dans ces rebelles des alliés puissants et compréhensifs. Les pirates considèrent et traitent les indiens soumis aux Espagnols comme leurs ennemis, mais il suffit d'un simple désir de rébellion pour qu'ils s'en sentent proches. Il cherchent alors à les aider à se libérer du joug de leur oppresseur. Les Espagnols utilisent les indiens soumis à leur joug en tant que sentinelles sur la côte, afin de leur rapporter l'arrivée d'un navire ou d'une flotte. Les pirates et flibustiers mouillent donc à l'écart de la ville et marchent discrètement jusqu'aux promontoires et pointes idéales pour espionner, afin de neutraliser les sentinelles. Malgré tous leurs efforts, leur présence se fait souvent remarquer.

Les Indiens comme Ennemis

« L'Olonnais, avec sa barque, avait dessein de croiser devant Carthagène en passant les baies Barons, qui sont près du golfe de Darién ; il fut obligé d'aller à terre et de chercher quelque bourgade, soit d'Indiens, soit d'Espagnols, à piller pour avoir des vivres. Mais cette entreprise ne lui réussit pas mieux que les autres fois ; au contraire, il eut le malheur d'être pris par des sauvages que les Espagnols appellent Indios Bravos : ils le hachèrent par quartier, le firent rôtir et le mangèrent. »

A.O. Oexmelin : « Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde »

Lorsque des pirates s'installent dans une contrée, leurs voisins indiens peuvent devenir de façon imprévisible leurs ennemis mortels, car les pirates sont alors vite assimilés aux précédents colons qui ont fait reculer les peuplades de pêcheurs à l'intérieur des terres. Afin de se défendre des attaques des indiens, de l'accostage des navires ennemis et des errances des prédateurs de la forêt, les pirates construisent sous le commandement du maître charpentier des forts parfois armés d'une batterie de canons. Les Indiens belliqueux attendent leur heure et lancent leur attaque au moment où les pirates colons sont les moins nombreux, et lorsque la haine du colon dépasse la peur des armes à feu. Ce type d'attaque sonne souvent le glas de la tentative de création d'un état pirate indépendant, car la confiance naturelle des pirates en l'amitié des Indiens les incitent au pacifisme et à l'imprudence. Par contre, tant que les pirates ou flibustiers n'ont pas pris contact avec des indigènes, ils restent sur leur garde jusqu'à avoir acquis l'assurance d'une alliance Indiens / Pirates. S'ils partent à l'intérieur des terres pour faire du biscuit, il est probable que les pirates pilleront tout village indien peu coopérant.

Transmission de Savoir

Les chirurgiens comme les pilotes ont beaucoup à apprendre des Indiens. En effet, pour avoir vécu plus longtemps dans les Caraïbes, la Nouvelle-Angleterre et la Nouvelle-Espagne, les Indiens connaissent beaucoup mieux la région, les règles de survie en forêt et les plantes médicinales dans les Caraïbes que le plus compétent des chirurgiens. Le chirurgien du bord, une fois son premier contact avec des indiens établi, oublie rapidement les préceptes douteux de la médecine occidentale pour adopter l'utilisation que font les indiens des plantes locales. Les hommes-médecine se font un plaisir de partager leur savoir-faire de préparation de médicaments.

Par contre, des indiens comme les Caraïbes ont du mal à expliquer leurs méthodes de navigation extrêmement performantes. Ils sont parfaitement capables de déterminer, à l'œil nu, leur longitude tant qu'ils se trouvent dans les Caraïbes, ce qu'aucun Européen ne sait faire sans un nocturlabe. Les Indiens, moins didactiques que leurs hôtes, ne voient pas non plus l'intérêt de décrire en détails les régions



qu'ils connaissent, car le meilleur moyen de les connaître une région reste pour eux de les parcourir de long en large. Les pirates préfèrent donc emmener des indiens avec eux, tout en leur promettant de les ramener au bercail dès que possible. Rares sont les pirates qui maltraitent des guides indiens volontaires ou veulent les garder plus que nécessaire, car l'assistance des indiens est trop indispensable pour prendre le risque de voir les relations avec eux se tendre.

Vieilles Rancunes et Répression

« Capitaine Skinner ! Comme on se retrouve ? L'homme que j'avais précisément le plus envie de rencontrer ! Je n'ai pas oublié que je suis votre débiteur. Je m'en vais vous payer de votre propre argent ? » Le pauvre homme tremblait de tous ses membres, saisi d'effroi, à juste titre, de se voir tomber dans de pareilles mains. Le quartier-maître appela ses compagnons, qui tous ensemble se saisirent du malheureux, l'attachèrent à un treuil et entreprirent de le lapider à coups de tessons de bouteilles, dont il fut bientôt mis en sang. Non contents de cette cruauté, ils le firent trotter à coups de fouet d'un bout à l'autre du pont, jusqu'en s'en fatiguer les bras, sans se laisser fléchir ni par les prières ni par les lamentations de leur victime. Enfin, puisqu'il avait été un « bon maître », dirent-ils, il convenait de lui faire souffrir d'une mort « bien douce » : sur quoi ils lui firent sauter la tête à coups de pistolet.

Daniel Defoe : « *Les Chemins de Fortune* »

Les pirates sont par nature très rancuniers, si bien qu'ils poursuivront toute leur vie une personne ou persécuteront toute personne et navire en provenance ou à destination d'une ville, s'ils s'estiment trahis ou floués par celle-ci. Les pirates sont des révoltés, qui n'ont pas besoin de raisons pour tout rejeter en bloc. Ils peuvent aussi focaliser cette rage sur quelqu'un comme pour justifier a posteriori leur mal-être.

Prétextes de la Répression

Trop Forte Résistance

Pour un pirate, une bonne proie doit se rendre au premier coup de canon ou à la vue de leur pavillon noir. Un navire marchand portant un équipage de qualité et un capitaine têtue peut leur infliger des dommages et des pertes importantes et ce malgré tous les efforts des forbans pour se rapprocher. Il vaut alors

mieux pour la proie tenir sa distance jusqu'à la nuit suivante pour pouvoir s'enfuir, sinon elle devra faire face à la fureur des pirates. Cette fureur peut coûter la vie de l'équipage de prise, mais ne rejait sur personne d'autre. Si les navires d'une nation font systématiquement des manières pour se faire prendre, il est clair que la seule mention de cette nation échauffera les oreilles de nos pirates. Toutefois, l'admiration des pirates conscients des qualités nautiques des marins de cette nation tempèrera leur colère et évitera des répressions excessives.

Pendaison de Pirates

Les villes qui pendent des pirates n'attirent pas leur sympathie. Comme les moyens manquent pour faire payer directement le prix du sang par un assaut de cette ville, les pirates concentrent leur ressentiment sur tout navire en relation plus ou moins directe avec cette ville. Que le navire soit originaire de la ville tortionnaire, qu'elle lui serve de port d'attache ou de relais dans ses rapports commerciaux avec l'Europe, les pirates brûleront le navire. Les plus nihilistes d'entre eux, comme Low, couperont nez et oreilles des membres de l'équipage de prise qui ne veulent pas les rejoindre.

Lorsque une ville entame le procès d'un équipage pirate, un autre équipage pirate au vent de la nouvelle peut tenter d'effrayer le gouverneur en promettant une invasion sanglante si les pirates ne sont pas relâchés. A moins que le pirate menaçant soit aussi prestigieux que Bartholomew Roberts, Howell Davis, Bartholomew Portuges ou Edward Teach, le gouverneur préférera dédaigner la menace pour ne pas risquer le discrédit. Si plusieurs pirates de cette envergure font leurs menaces en simultané, les membres du conseil d'administration du gouverneur ne se feront pas prié pour servir les pirates sur un plateau. Les pirates n'encourront pas alors de représailles contre les navires de cette ville, mais en échange, la ville désormais discréditée ne pourra désormais plus servir de tribunal pour pirates.

Refus d'Approvisionnement

Les pirates proposent au gouverneur lorsqu'ils se ravitaillent dans son port de vendre leur cargaison au plus offrant à des prix défiant toute concurrence. Un gouverneur

pragmatique ne manquera pas d'accéder à leur désir, mais d'autres gouverneurs accompagnent leur refus d'une série d'insultes. Il faut moins que ça pour mettre les pirates à bout, si bien qu'ils peuvent tout autant prendre la ville d'assaut en pillant et ruinant tout le monde, ou s'en prendre aux navires de cette ville. Ils peuvent aussi assurer un blocus total jusqu'à ce que le gouverneur devienne plus raisonnable.

Traîtrise d'un Gouverneur

Les gouverneurs ne sont aucunement tenus de rester fidèles à la parole donnée à un pirate. Ils peuvent les attirer dans un traquenard, par exemple en les envoyant porter un message à un gouverneur qui abrite une importante escadre. Nous ne détaillerons pas toutes les traîtrises qui peuvent passer par la tête d'un gouverneur. Nous vous laissons ce soin, sachant qu'une telle traîtrise peut faire l'objet d'un scénario et la vengeance celui du scénario suivant. La répression des pirates se veut terrible. Comme le gouverneur qui se permet de les trahir est probablement bien défendu, les pirates useront probablement de méthodes plus personnelles. Ils peuvent par exemple enlever deux proches du gouverneur et lui rendre l'un par petits morceaux, tandis que l'autre servira pour des tractations futures. Si les pirates n'ont pas besoin de haïr pour torturer, la haine peut les inspirer grandement dans cette tâche. Plus la torture met le gouverneur à mal et plus les pirates dégusteront leur vengeance.

Affrètement d'un Corsaire pour les Capturer

Lorsqu'un corsaire pourchasse un pirate pour le compte d'une ville, il possède l'avantage de la surprise et navigue sur un navire armé pour la guerre. Les pirates ne sont pas friands de combat sans or à la clé, c'est pourquoi ils préfèrent semer les corsaires plutôt que de les affronter. C'est d'ailleurs un tort, car les corsaires sont tenaces et finiront probablement les attaquer au moment où ils sont les plus vulnérables. Le désagrément d'avoir toujours cette présence sur le dos rend les pirates très irascibles car elle empêche tout carénage et approvisionnement. Comme les nouvelles de ce genre se répandent vite dans les Caraïbes, les pirates apprendront peut être au détour d'une conversation quelle ville est l'instigatrice d'une telle mesure. Cette ville risque de souffrir si les corsaires ne font pas

leur travail rapidement, car les pirates feront tout leur possible pour leur donner la vie dure. Les pirates possédant un refuge peuvent y relâcher pendant une période assez longue, le temps que le corsaire se lasse et rentre bredouille. Les corsaires qui ne trouvent pas le pirate qu'ils devaient intercepter ramènent souvent un autre pirate assez malchanceux pour avoir croisé leur route. C'est ainsi que le corsaire chargé de ramener la tête de Charles Vane tomba sur John Rackham, qu'il prit sans difficulté un lendemain de beuverie.

Cacher son Or

« Low mit à la question plusieurs membres de l'équipage et finit par obtenir l'aveu que le capitaine, au cours de la poursuite, avait suspendu au hublot de sa cabine un sac contenant onze mille moïdores, mais qu'il l'avait jeté à l'eau au moment de se rendre. »

Ecumant de rage, sacrant et tonnait, Low fit couper les lèvres du capitaine, les fit rôtir devant le malheureux, que pour finir il tua de ses mains. Puis l'équipage tout entier, soit trente-deux hommes, fut passé au fil de l'épée. »

Daniel Defoe : « Les Chemins de Fortune »

Les pirates comme les flibustiers un tant soit peu expérimentés savent bien que tous les bourgeois d'une ville vont cacher leur or dans les environs. Ils les torturent plus par intérêt que par vengeance.

Pertes Infligées à l'Équipage

Les pirates sont très attachés les uns aux autres, et la flamme qui s'empare de l'homme d'équipage qui a perdu son matelot dans une bataille peut mettre le feu à la fureur du groupe. Ils tuent, torturent, violent et mutilent alors pour venger leurs morts, même si les victimes n'ont pas grand-chose à voir avec leurs pertes.

Pirate Traître et Vol de Butin

Un équipage floué lors d'une distribution de butin ou trahi par des frères pirates risque de virer au nihilisme et de faire souffrir tous ceux qui leur tombent entre les mains s'ils ne mettent pas la main sur les traîtres rapidement. Il est amusant de remarquer que la rancœur pour un vol de butin dépasse en durée de très loin le temps nécessaire pour en dépenser le centuple. Question de principes, me direz vous.



Répression

« M d'Ogeron, étant rétabli, rassembla quatorze cents à quinze cents aventuriers, et il alla à Porto Rico redemander les Français que l'on y retenait prisonniers. Les Espagnols n'étaient plus en état de les rendre, ils les avaient tous tués, et n'osaient le dire aux aventuriers. Pour mieux les tromper, ils leur envoyèrent des religieux faire de leur part toutes soumissions imaginables[...]. Cependant ils rassemblaient des troupes pour tenir tête aux aventuriers.

M d'Ogeron, indigné de cet artifice, se mit à courir l'île avec son monde, brûlant, ravageant et passant au fil de l'épée tout ce qui se trouva sous ses mains, poursuivant même les fuyards jusqu'aux portes de la ville de Porto Rico, sans que les Espagnols osassent paraître pour s'opposer à ses efforts, tant ils redoutaient la valeur des aventuriers. »

A.O. Oexmelin : « Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde »

Les pirates usent de moyens avant tout militaire pour rendre la pareille à qui leur a nuit.

Pas de Quartier

Les pirates ne sont ni très patients, ni de grands négociateurs. Lorsqu'il estiment que le temps de parloter tire à sa fin, il ne sert à rien de relancer les négociations. Une trop longue résistance à leur demande de reddition sans condition et la flamme rouge du « Pas de Quartier » est hissée.

Brûler

Les pirates brûlent, mais rarement avec des personnes dessus, les navires dont le propriétaire ne leur revient pas.

Torture

Les pirates essaient de rendre les tortures amusantes, en les transformant en jeux cruels, humiliant voire avilissant lorsqu'il désirent se venger. Par exemple, ils peuvent forcer un homme à manger sa fille ou son fils ou des choses plus atroces encore – si, si, c'est possible. Lorsqu'ils n'ont pas de raison d'en vouloir au torturé, ils se font beaucoup plus professionnels et se limitent à des tortures habituelles, qui peuvent tourner à l'horreur si l'entêtement de leur victime les rend fous de rage.

Humiliation

L'humiliation des nobles, des membres du clergé ou des bourgeois forme le spectacle réjouissant qui occupent les pirates pendant une bonne semaine après une prise. Refuser de se prêter au jeu ne se fait pas, ou offenserait beaucoup les joueurs. Les pirates organisent donc des joutes à dos de moine, où le moine est tenu pour responsable d'une chute et goûte à la trique de son cavalier. Les pirates forcent à boire jusqu'à en être malade les personnes les plus réservées. Tout refus de boire est sanctionné par un coup de pistolet. Certains jeu plus cruels consistent à faire tourner la victime autour du grand mât tout en le visant avec des tessons de bouteilles. Les pirates adorent aussi faire jouer à leurs prisonniers des parodies de court ou de tribunal. Par besoin d'être un grand acteur pour arracher aux pirates des hurlements de rire à n'en plus finir. L'humiliation très forte des pauvres gens voyant tout ce à quoi il tiennent tourné en ridicule fait passer les pirates pour des barbares inculte – en tout cas pas de la même culture.

Acharnement à Nuire

Les pirates peuvent aller jusqu'à nuire consciemment et directement à leurs ennemis en croisant dans les régions où passent leurs navires et en les coulant systématiquement. Cet acharnement indéfectible peut même ruiner une ville et pousser des armateurs à déménager ou à abandonner certaines routes commerciales.

Œil pour Œil

Les pirates peuvent faire payer, non pas à des personnes en particulier, mais à la société pourrie qu'ils combattent œil pour œil et dent pour dent leurs pertes et les mutilations de leurs compères. Pour chaque pirate pendu, certains pirates pendront les notables d'une ville. Pour chacun de leurs hommes tombés en combat, ils exécuteront un homme parmi ceux de leurs ennemis qui se rendent. Chaque bras pirate coupé signifiera la même mutilation pour un ennemi. Cette mentalité pousse probablement ce genre de pirates aux pires atrocités de l'histoire de la piraterie. Tous les pirates y ont recours, mais aucun ne l'applique systématiquement, à par l'effroyable, le terrible et l'atroce Edward Low. Cette

« philosophie » motiva aussi l'Olonnais sur la Hourque prise à l'Espagnol portant un bourreau de flibustiers rentrer dans l'histoire par l'horreur. Comme chacun sait, ce flibustier fit monter un à un, devant le bourreau, les hommes d'équipage de la Hourque qu'ils décapitait d'un coup de sabre pour ensuite lécher la lame de son arme. Il dit ensuite ces mots au bourreau : « Dis au gouverneur de la Havane ton maître que je ferais subir à ses gens le même sort que celui qu'il réserve aux miens ».

Pavillon Noir

Bartolomew Roberts, en rage contre les villes de la Barbade et de la Martinique, modifia son pavillon noir, afin qu'il représente un pirate marchant sur deux crânes, avec comme sous-titre pour chacun des crânes les initiales de la Barbade et celles de la Martinique. Il est évident que ceci ne fut pas suffisant pour apaiser sa haine.

Contacts

Les autorités recherchent les pirates sans relâche, même si elles ne dispose pas toujours des moyens de faire respecter la loi. Les pirates cherchent donc à attirer le moins possible l'attention. Les achats de réserves en masse comme de matériel peu licite comme des canons attirent l'attention du gouverneur et les met donc en danger. Embarquer cinq cent tonnes de vivres ou des canons nécessite des palans qui les rendent visibles de loin et prend une bonne semaine. En tant qu'ennemi de toute l'humanité, les pirates préfèrent faire appel à leurs contacts, qui peuvent leur fournir

de nombreux services : du ravitaillement ou des informations.

Les contacts des pirates ne peuvent être réellement efficaces que si les pirates en possèdent dans de nombreuses villes. Ils est en effet peu probable que des pirates traversent les Caraïbes pour se ravitailler puis se rendent en Nouvelle-Angleterre pour prendre des informations. La variété des contacts doit concerner autant les services qu'ils peuvent offrir que leur localisation géographique. Lorsque les contacts sont disséminés dans toutes les Caraïbes et peuvent fournir toute sorte de matériel et d'information, les pirates sont assurés de leur survie. Un tel réseau de connaissance et de service leur assure aussi la richesse, car les routes commerciales et les convois exceptionnels ne présentent alors plus de secret pour eux.

Les contacts sont soit de vieilles connaissances soit des personnes rencontrées au détour d'une aventure. Les contacts sont rarement des relations sûres, mais plutôt des gens dont l'intérêt au moins temporaire est d'aider les pirates. Ceux-ci les rétribuent d'ailleurs grassement, pour s'assurer leur adhésion. Dès que les choses vont mal et qu'un pirate se trouve sans argent ou dans une situation douteuse, il devra se méfier de ses contacts comme de la peste et s'adresser plutôt à ses alliés. Pour cette raison, les contacts ne savent rien ou pas grand chose du pirate, qui se rend directement chez eux et à l'improviste pour discuter affaire. Toute personne vivante représente pour un pirate un contact potentiel, du gouverneur à l'esclave en passant par le prêtre ou le marchand.

Idéologie Pirate

A cette heure, conclut-il, je déclare cette guerre. En même temps, mes braves camarades, je vous recommande d'adopter à l'égard de nos prisonniers un comportement humain et généreux. Celui-ci traduira d'autant mieux la noblesse de nos âmes que, nous le savons bien, nous ne recevions pas le même traitement si notre mauvaise fortune, voire notre désunion, ou encore notre lâcheté venaient à nous livrer à leur merci.

Daniel Defoe : « *Le Grand Rêve Flibustier* »

Matérialiste, Nihiliste ou Idéaliste

Mis à part Low qui est un pur nihiliste ou Misson, qu'on peut considérer comme un pur Idéaliste, les pirates oscillent entre ces trois approches de leur vie de hors-la-loi. Les pirates commencent en général idéalistes, puis

virent au nihilisme lorsque leur rage ou même leur haine s'étend à toute l'humanité. Seuls arrivent à rester idéalistes les pirates qui voient leurs ennemis comme de braves gens manipulés par la noblesse et l'église. Peu de pirates n'ont pas la fibre matérialiste, car les beuveries et le recherche de l'or forment leur



pain quotidien. Les trois points de vue pirates que nous allons détailler ne représentent pas une catégorie de pirate, mais bien un état d'esprit, une tendance en quelque sorte. Les pirates cités pour chacune des trois tendances : matérialiste, nihiliste et idéaliste ne suivent pas exclusivement cette tendance, mais, s'ils devaient être classés, ils seraient en gros rangés dans cette catégorie.

Matérialistes (Roberts, Teach, Davis, Hornigold, La Bouche, Kidd)

Les pirates matérialistes restent assez conforme à l'idée commune actuelle des pirates. Ils recherchent avant tout la richesse, pour l'accumuler ou la dépenser, et se préoccupent du présent plus que du passé ou de l'avenir. Tout comme leur digne représentant, Bartholomew Roberts, le plus prestigieux de tous les pirates, la vie pour eux doit être courte, mais bonne, si bien que l'amusement prend une place aussi importante que l'accumulation de richesse. Les pirates matérialistes, s'ils ne sont pas spécialement tendres, ne se démarquent pas non plus pour leur virulence. Ils agissent selon leur intérêt du moment, sans trop s'encombrer de préjugés ou de rancune, encore que peu de pirates arrivent à un tel détachement.

Ces bandits sur mer ne sont pas totalement contre le recrutement de force lorsqu'il s'avère nécessaire. Ils tentent de reconvertir à leur cause le plus de marins possibles afin d'accroître la taille de leur équipage et d'assurer leur défense. Les hommes enrôlés de force sur leur navire ne se voient pas accorder de responsabilité. Les pirates volontaires s'évertuent à leur montrer les avantages de leur nouvelle vie et à les inciter à participer à des actions qui rendent leur acquittement au cours d'un procès improbable. Torture, prise d'assaut et petites responsabilités devant des prisonniers rendent rapidement les recrues trop mouillées pour reculer. Elles deviennent alors à leur tour des pirates par nécessité qui tentent de profiter du peu de vie qui leur reste : des pirates matérialistes donc.

Afin d'accéder à un butin digne de ce nom, les pirates matérialistes déploient tout leur génie et toute leur hardiesse pour égaler les exploits de leurs prédécesseurs : les flibustiers. Ce sont les seuls pirates assez attirés par l'or pour aller jusqu'à attaquer une ville. Cette

tâche relève de l'héroïsme, car les villes du XVIII^{ème} Siècle sont beaucoup mieux protégées qu'elles ne l'étaient un demi-siècle plus tôt. Les matérialistes peuvent offrir leur aide à des peuples opprimés comme les Indiens, mais seulement si cela sert leur intérêt, par exemple pour occuper une escadre Espagnole le temps de prendre la ville de Vera Cruz. Il est d'ailleurs peu probable, bien que possible, que des esclaves tombant entre leurs mains soient libérés. Leur bonté ne s'étend pas aux marchands qui leur résistent, car ils n'hésitent pas à ne pas faire de quartier aux proies qui se défendent trop bien.

Nihilistes (Low, Vane, Rackham, Spriggs, Fly)

« Mes frères, hurle Low comme à son habitude, je vais vous expliquer pourquoi j'ai tenu à ce que nous nous séparions de Lowthers. Ce brave pirate, à la fois juste et hardi, je l'aime, tout comme vous, mais c'est tout de même un chien. Il est bon pirate mais ne l'est qu'à moitié. Il dit, comme moi, rejeter les lois et la morale de cette humanité de merde, mais ne le fait pas. Ce crétin tend la joue droite quand on lui a frappé la gauche. Quand il prend un navire, si le capitaine est bon est juste, il le laisse repartir, et parfois même avec sa marchandise. Vous savez ce que s'empresse de faire ce damné fils de putain, une fois de retour au port. Cette raclure de latrines, ce chacal pouilleux indique aux navires de guerre où ils pourront prendre celui qui l'a laissé partir vivant. La vérole m'emporte, ces damnés humains, tous autant qu'ils sont, s'ils ne font pas parti de nos frères pirates, sont tous pourris par cette insupportable morale chrétienne et les lois humaines qui en font des pantins. Si le pape, ce damné fils de pute enrubanné comme un cadeau empoisonné, bouffi de tout ce qu'il a volé aux pauvres, se dit être le représentant de Dieu sur terre, je serais le fils du Diable, et vous mes démons.

Je ne renie pas nos lois pirates, qui sont justes, mais elles ne peuvent s'appliquer qu'à nous-mêmes et à nos frères pirates. Les autres ne méritent que notre haine et notre rage. Ordures avouées ou pantins sans âmes, ces ridicules fils d'Abel, gavés jusqu'à la gueule de dogmes à dégueuler, je les ferais tous vomir leurs tripes. Comme vous j'ai vécu dans cette société putride, et elle m'a empêché de respirer, de penser, de ressentir. Elle ne pourra pas déverser assez de sang pour combler le vide qu'elle a creusé dans mon cœur. Aujourd'hui, mes frères, je déclare la guerre à l'humanité. Je n'aurais pas plus de pitié pour eux qu'ils n'en

auront pour moi. Seuls devront rester en vie quelques uns sur quelques navires, à qui nous donnerons de fausses informations sur nos routes futures. Je veux qu'ils décrivent à tous nos ennemis comme nous prenons soin d'eux avant de les exécuter. Mort à l'homme ! Mais si jamais je devais me montrer inique ou couard à votre égard, exposez mes tripes à mon successeur pour lui apprendre à vivre. Mais attention, qui ne torture pas, qui montre de cette charité chrétienne qui me fait vomir, celui-là n'est pas un des nôtres et je l'étriperais de mes mains. »

Les nihilistes ne sont la recherche de rien. Depuis leur tendre enfance, ces personnes étranges ressentent une rage inexplicable et sans objet. A mesure qu'ils grandissent, leur rage croît aussi et se focalise sur les aspects les plus inégalitaires de la société qui ne peut les plier à son joug. L'appel de la mer, synonyme de liberté et d'espace se fait rapidement intenable. Les navires de guerre et les navires marchands offrent cependant à ces étrangers maussades une vie bien loin de leurs espérances. La violence arbitraire les poussent rapidement à la mutinerie, à moins que la prise du navire par un pirate n'accélère la fracture du révolté avec la société qu'il a eu tout le temps de haïr. Le monde des pirates, avec sa violence et son mode de vie égalitaire et communautaire convient parfaitement aux révoltés.

Ils s'attachent en effet très vite à ce nouveau mode de vie paradoxal en ce sens que leur fraternité envers les autres pirates n'a d'égal que leur haine envers le reste du monde. Tout révolte le nihiliste, qui se venge des brimades et des malheurs infligés par la société sur toutes les personnes qui lui tombent entre les mains. Inconsciemment, il cherche à assouvir cette rage qui ne cesse de grandir malgré lui. Les capitaines des navires de prise, pour peu qu'ils aient été un tant soit peu durs, se voient humiliés puis exécutés par leur propre équipage, dont la colère est excitée par les pirates enflammés. En quelques mois de cette vie, la seule qui puisse lui convenir, un équipage pirate nihiliste, se sentant persécuté par le monde entier, finit par déclarer la guerre à l'humanité. Edward Low, qui ne fut jamais pris, représente le nihilisme dans toute son atrocité, prenant plaisir à mutiler et torturer gratuitement tous ses prisonniers. Il coupait le nez et les oreilles des pauvres pêcheurs de Terre-Neuve, qu'aucun navire de guerre ne protégeait.

Capables du meilleur comme du pire, ces pirates peuvent se faire la voix des opprimés et punir de la plus effroyable des cruautés les oppresseurs. Leur attitude dépend généralement de leur interlocuteur, pour lequel le statut social, la richesse et le rôle dans l'injustice sociale constitue un handicap grave souvent synonyme de mort douloureuse. Sur de tels navires, où la liberté de chacun est le bien le plus précieux du monde, il n'est pas question d'enrôler des recrues de force. Par contre, lorsque leur tentatives de reconversion des victimes de la société n'aboutit pas, cette impuissance les enrage si bien que leur violence peut se retourner contre ceux-là même à qui ils offraient leur fraternité. Les navires qui montrent envers eux une ombre de résistance peuvent ne peut attendre de leur part aucun quartier. Les nihilistes ne peuvent se plaire durablement qu'entre égaux, même s'ils considèrent avec bienveillance les autres pirates. Leur difficulté à coordonner deux équipages exclue toute action d'envergure.

Enfin, plus que tous les autres pirates, les nihilistes ont la rancune tenace et organisent une répression violente, même si celle-ci les met en danger.

Idéalistes (Misson, Tew, Avery, Howard, Bonnet)

« Voilà comme nous sommes ! Et si le monde nous fait la guerre, comme l'expérience peut nous le laisser penser alors la loi naturelle ne nous donne pas seulement le droit de nous défendre, mais aussi d'attaquer. Puisque nous ne marchons pas sur les brisées des pirates, qui sont gens dissolus, sans foi ni loi, bannissons leurs couleurs ! Notre cause est juste, innocente et noble, car elle se nomme liberté. Je suggère donc un drapeau blanc orné en sa pointe d'un Liberté et si vous êtes d'accord, cette devise : « A Deo Libertate » – par Dieu et par la liberté. Cet emblème témoignera de notre rigueur et de notre résolution. »

-Vive le brave capitaine Misson et le noble lieutenant Caraccioli.

Daniel Defoe : *« Le Grand Rêve Flibustier »*

Les pirates purement idéalistes ne sont pas légions, mais chaque pirate est attaché à l'idéologie libertaire et égalitaire de la communauté. L'idéalisme des pirates est très méconnu, pour la simple raison que la société qu'ils ont rejeté préfère les voir comme des bandits féroces et rapaces. Pourtant, au début



du XVIII^{ème} Siècle, qui ne parlait pas à Londres de l'empire construit par le grand pirate Avery, qui avait fait alliance avec les maures en épousant la fille d'un sultan ? Ce vent de folie passager, qui reflète le grand rêve pirate, prouve que les foules ne sont pas exemptes d'imagination ni de réflexion sur leur société imparfaite.

Ces pirates méconnus se sentent très proches de l'idéologie pirate et militent en sa faveur avec une ferveur proche du fanatisme. Il n'est pas question pour eux de recruter un équipage de force, car le droit de chacun est sacré, comme pour les pirates nihilistes. La différence est tout de même de taille entre les deux, car si les nihilistes n'appliquent ces droits qu'à leur communauté, les pirates idéalistes l'appliquent au monde entier. Les pirates idéalistes combattent les aspects les plus iniques de la société sans combattre les hommes eux-mêmes. Si le capitaine d'un navire de prise est un homme juste et droit et que tout son équipage le respecte pour cela, les pirates le relâchent, parfois même avec toute sa cargaison. Les idéalistes ne sont pas spécialement tentés par les richesses, mais plutôt par leur survie dans un monde qui ne leur convient pas. Ils agissent comme tous les pirates en parasites, car ils attaquent les proies qui croisent leur route, mais ne pillent pas de façon inconsidérée. Ils ne prennent sur le navire de prise que ce dont ils ont strictement besoin, et recherchent à échanger les denrées plus qu'à les voler. De même, les pirates idéalistes offrent toujours quartier, car la résistance d'une proie démontre la bravoure de son équipage. Ils proposent leur mode de vie à l'équipage de la prise mais sans les forcer ni leur en vouloir de rester fidèles à cette société qui les exploite. Cette sorte de pacifisme compréhensif les rend d'ailleurs d'autant plus convaincants auprès des équipages. Les punitions infligées aux capitaines opprimant leur équipage restent sévères mais sans conduire à la mort, qui ne leur apprendrait rien. Ces punitions ne sont pas décidées par l'équipage pirate, mais bien sûr par l'équipage de la prise, et font suite à un jugement dans les formes. De façon générale, aucun crime n'est puni et aucune peine n'est exécutée sans un jugement préalable. Si le temps presse et que le fâcheux met l'équipage en danger, cela n'empêche pas le capitaine de faire justice lui-même, mais pas sans accompagner la sentence d'un petit sermon.

Les marchands témoins d'une telle humanité en sont frappés, mais cela n'empêche pas les tribunaux de condamner à mort les idéalistes comme les autres. Pire encore, les pirates idéalistes présentent un danger encore plus grand que les simples forbans, car leurs belles idées sont contagieuses. Ils doivent donc être éliminés le plus vite possible. Ce genre de considération n'intéresse pas les pirates qui de toutes façons savent les lois iniques et ne cherchent ni à les exploiter, ni à en prendre le contre-pied : elles ne les intéressent tout simplement pas. Ils cherchent à rester cohérents avec leurs idéaux, qui se résument à rester justes, modérés dans leur violence mais inflexibles dans leur idéologie. Chacun a droit à la liberté, à être l'égal des autres et peut s'attendre à être défendu et secouru s'il se trouve en danger. Pour préserver ces droits, les idéalistes régissent leur société idéale par des lois sévères et quelque peu rigides. Pour justifier et pour légitimer ses décisions, le capitaine fait régulièrement des discours applaudis d'un triple hurra de l'équipage.

Les idéalistes rejettent autant l'église que le pouvoir de la noblesse, celle-ci représente à leur yeux peut-être la pire des perversions, puisqu'elle asservit le peuple par des promesses hypocrites. Les idéalistes sont donc des athées résolus ou bien, comme Misson, des déistes et humanistes. Leur idéologie libertaire s'applique aussi aux esclaves, libérés au prix d'un sermon de plus sur l'iniquité des sociétés esclavagistes. Pour donner corps à leur idéologie, certains pirates, comme Avery et Misson cherchent un havre de paix, pour fonder leur ville. S'ils ne s'installent pas à terre, ils se font les justiciers errants du genre humain et peuvent apporter leur concours aux peuples opprimés par les Européens.

Liberté, Égalité, Fraternité

Ne nous méprenons pas, il ne s'agit pas ici de faire l'éloge de la république, mais ces trois mots d'ordres forment la base de l'idéologie pirate.

Liberté

La liberté que les hommes gagnent de façon indubitable en se proclamant pirates, représente un droit inviolable et essentiel. Les



pirates s'attachent d'autant plus à leur liberté que la société qu'ils ont quitté n'avait ni le pouvoir, ni l'envie de la leur offrir. Il sont prêts à être persécutés et pendus pour la conserver et il n'est pas question que quiconque vienne la menacer. Chacun, sur un navire suffisamment idéaliste, est libre de partir s'il n'accepte pas la chasse-partie. Par contre, une fois celle-ci acceptée, les pirates doivent la respecter à la lettre et rester intraitables envers ceux qui la violent. La loi ne restreint pas la liberté du pirate, puisqu'il l'a lui-même choisie.

De la même façon, le pirate obéit et respecte les chefs qu'il s'est choisis tant qu'ils le méritent, mais s'en défait lorsqu'ils menacent sa liberté ou se révèlent couards et incompetents. Afin de ne forcer personne à réaliser les corvées du bord, le volontariat influe de façon notable sur le prestige à bord, si bien que laver le pont devient une activité tout à fait respectable. Les pirates ne défendent pas contre leur gré la liberté de ceux qui ne s'en donnent pas les moyens, mais condamnent la presse - raffe pour le recrutement des navires de guerre -, le servage, l'esclavage et la violence arbitraire à bord des navires.

Egalité

A bord d'un navire pirate, personne ne possède des droits ou des privilèges différents du lot. Capitaine et simple matelot sont deux postes qui sont fonctionnellement différents, avec naturellement un prestige incomparable, mais le capitaine ne peut en aucun cas s'arroger des droits comme celui de manger différemment de ses hommes, d'avoir une cabine personnelle ou encore de pouvoir enfreindre une des lois du groupe. S'il essaie de s'approprier un privilège, le châtement sera exemplaire, car il sera pendu, ni plus, ni moins. Si quelqu'un estime le lot ou l'écuelle de quelqu'un d'autre mieux que le sien, il a parfaitement le droit de les échanger avec les siens, sans que personne n'y trouve à redire.

Les inégalités de la société sont insupportables aux pirates, qui vomissent les privilèges de naissance et voue un parfait mépris aux nobles comme aux ecclésiastiques. L'égalité doit donner les mêmes chances à tous. Chacun doit donc faire ses preuves pour être promu par une décision de l'assemblée à un poste de responsabilité, sans aucun autre

préjugé. Ainsi, un noble qui accepte de devenir un pirate devra être volontaire pour les corvées, comme tout le monde, pour être bien considéré, car la fainéantise n'existe pas chez les pirates. Par contre, il n'aura pas moins de chance de progresser dans la hiérarchie qu'un simple paysan. Bien sûr, tout noble doit se défaire de ses manières qui rappellent un peu trop son ancien statut. Les nouvelles recrues apprécient d'être traitées, comme le plus ancien du groupe, moins d'une heure après avoir rejoint les pirates.

Fraternité

Un peu comme la communauté flibustiers des Caraïbes, qui se fait appeler les Frères de la Côte, les pirates forment une communauté égalitaire et solidaire. La solidarité des pirates devient cependant moins forte lorsqu'il s'agit de venir en aide à un autre équipage. Par contre, personne n'admettra à bord d'abandonner un confrère à son sort à moins que l'opération de sauvetage relève du pur suicide. D'un autre côté, plus les pirates sont prêts à se sacrifier pour sauver un compagnon et moins ils hésitent à accomplir des actes héroïques, afin de donner à la communauté ce que la celle-ci est prête à leur offrir.

La vie à bord s'anime souvent lors de monumentales beuveries au cours desquelles des liens de franche camaraderie se créent à bord. Pour resserrer encore les liens entre les membres de l'équipage, ceux-ci s'amatellent, c'est-à-dire se choisissent un compagnon de fortune. L'amatellage ressemble à un contrat de mariage et crée une amitié très forte entre les deux hommes. Ils deviennent inséparables et iraient jusqu'à trahir le groupe pour se sauver l'un l'autre. Ce type de lien rend l'abandon de compagnons quasiment impossible, car les disparus comptent souvent des matelots dans le groupe qui peut le sauver.

Cette fraternité est ouverte à tous ceux qui acceptent leur mode de vie, car si certains pirates recrutent de force sous l'effet de la nécessité, jamais une personne désirant devenir pirate ne sera refusée, à moins qu'elle ait déjà été bannie par la communauté. Cette fraternité s'étend aussi aux révoltés et aux opprimés, mais rejettent ceux qui acceptent leur joug sans broncher. Les sous-fifres des nobles et du clergé ne valent guère mieux que leurs maîtres aux yeux des pirates.



Pourquoi tant de Pirates et les Façons de les Détruire

Nous l'avons déjà dit, les pirates croisent près des routes commerciales et pourraient être éliminés si les navires de guerre s'en préoccupaient plus. Pour comprendre comment éliminer les pirates, il est nécessaire de savoir pourquoi ils sont si nombreux au début du XVIII^{ème} Siècle.

Pour commencer, les flibustiers ont ouvert la voie de la course pour la gloire et le gain avec l'appui de Colbert. Les flibustiers ressemblaient bien plus aux pirates qu'aux corsaires. La majorité des habitants des Caraïbes : les Espagnols, les appelaient *ladrones*, ce qui signifie voleurs. Les flibustiers partaient en course avec des commissions parfois sans rapport avec leur activité, car elles permettaient par exemple de pêcher la morue à Terre-Neuve. Peu importait aux flibustiers, qui ne se gênaient pas, comme Morgan et Pierre-le-Picard, pour attaquer des villes Espagnoles en temps de paix. L'idéal d'aventure maritime au sein d'une communauté respectant la liberté de chacun devint en France et en Angleterre conforme aux désirs du Roy. Lorsque Colbert créa des lettres de course pour transformer les flibustiers désordonnés en corsaires plus respectueux des lois, l'idéal de liberté est resté.

En temps de guerre donc, les corsaires écument les mers en s'attaquant aux ennemis de la nation. Par contre, lorsqu'une paix est signée, les corsaires se retrouvent au chômage. Alors que les Hollandais, dont la pêche intense a de quoi occuper plus d'hommes qu'il n'en faut, reconvertissent leurs corsaires en pêcheurs, les Français et Anglais n'ont rien à leur offrir. Que reste-t-il aux corsaires comme autre choix que de devenir pirates, ayant été habitués au pillage et au combat naval, lorsqu'ils n'ont plus de famille à terre ? Les différents états ne peuvent donc pas espérer mettre des aventuriers à leur solde en temps de guerre sans grossir les rangs des révoltés lorsque la paix revient à nouveau. Cette raison au développement des pirates justifie les grâces accordées par ces majestés, car il s'agit juste de faire rentrer les brebis égarées dans le droit chemin. Cet effort vient cependant trop tard, car ceux qui ont goûté à la liberté de la vie pirate ont beaucoup de mal à rendre des

comptes aux personnes qu'ils se disaient détester.

Le choix de la vie pirate apparaît comme une réaction aux conditions de vie inhumaines sur les navires de guerre et les navires marchands. Plus de la moitié des pirates sont Anglais, pour la simple raison que la violence, arbitraire aux yeux des hommes devient un état de fait sur les navires de cette nation. Incapable de motiver leurs hommes pour se battre pour elle, l'Angleterre les écrase sous une discipline de fer. Les projets de mutinerie fleurissent dans les quartiers de l'équipage, lorsque les hommes arrachés à leur vie de citoyens pour servir sur des bagnes flottants ne voient plus d'espoir que dans la rébellion. Trop heureux de se sentir à nouveaux libres, ils grossissent les rangs des pirates qui prennent leurs navires. Par contre, une fois la voie de la liberté prise, il n'est plus possible de revenir en arrière et de rejoindre les moutons. Ces moutons ronchonnent dans leur coin contre l'injustice du monde, tout en restant paralysé par la terreur à la simple pensée de s'opposer aux nobles et à la volonté de Dieu.

Naturellement, à ces raisons plus conjoncturelles se rajoutent celles que tout le monde connaît. La richesse du commerce dans les Indes Occidentales et Orientales, la facilité d'interception des routes commerciales et la faiblesse de protection des navires en haute mer et même à proximité des côtes font de la carrière de pirate une bonne voie vers la richesse. N'oublions pas toutefois le peu d'effort fait par les puissances maritimes pour éradiquer ce fléau. Ne passons pas sous silence l'injustice d'une société ou l'inégalité et l'oppression sont même justifiées par l'église. Le pape déclare les rois de droit divin, partage le nouveau monde entre Espagnols et Portugais, et sa propagande sert de justification aux Européens pour asservir et exterminer des peuplades entières. Le seul danger de l'existence des pirates pour les grands de ce monde se limite aux idées subversives qu'ils colportent et tentent de communiquer aux bons chrétiens qu'ils rencontrent.

Naitre Pirate ou le Devenir

« L'un d'eux pourtant, grièvement blessé, s'approcha des pirates entre-temps descendus à terre et les pria, pour l'amour de Dieu, de lui laisser



la vie. Sur quoi, l'un des forbans, le saisissant par l'épaule : « Attends ! s'écria-t-il, je vais te faire quartier ! » il l'agenouilla de force devant lui, lui entra le canon dans la bouche, et lui fit sauter la cervelle. »

Daniel Defoe : « *Les Chemins de Fortune* »

Seul les pirates idéalistes et nihilistes peuvent être nés pirates, les autres le deviennent par un concours de circonstance.

Naitre Pirate

Ce malaise qui s'empare de l'enfant à son insu, cet enfant lui cherche une raison et un but. En écoutant ses parents se plaindre ou en voyant par eux-mêmes les injustices du monde dans lequel il vit, il se trouve vite une raison. Partir loin de la société pour la fuir, pour construire une société sans injustice ou au contraire pour détruire la société, défendre les droits des hommes contre eux-mêmes devient beaucoup plus tardivement un but à ce mal-être. Une fois la condition de pirate adoptée, le mal de l'homme peut se guérir de lui-même tant qu'il reste loin de ses causes. De tels pirates peuvent devenir idéalistes. Bien souvent cependant, le malaise n'a pas de cause et la paix ne peut pas être trouvée. Le malaise devient rage et le pirate nihiliste. Les refuges pour la haine ne font pas foule. Les enragés peuvent mettre leur colère au service de leur pays et servir l'armée, rester grognons toute leur vie ou se tourner vers la révolution et devenir pirates.

D'autres jeunes hommes encore partent en course, la magie de la mer plein les yeux, avec toute son étendue vierge, ses îles de rêves à découvrir, l'or qui sort par tonnes des sabords des navires Espagnol et les créatures merveilleuses qui peuplent les récits de marins. Des intellectuels enfin, avec une idée bien précise, une utopie dans la tête qui ne demandait qu'à voir le jour, partent loin avec des hommes qu'ils montent contre leurs chefs pour en faire les citoyens de leur future société

Devenir Pirate

Ne parlons pas des pirates exerçant ce métier contre leur gré, mais plutôt de ceux qui ont fini par le choisir. Ils n'ont peut être pas choisi de s'enrôler ni de vivre le restant de leurs jours sur un navire de guerre. Ils n'ont pas non plus choisi les traités de paix qui surprend les corsaires et les confronte à la

légitimité de leurs actes. Ils n'ont pas non plus désiré monter sur un négrier pour servir l'homme blanc, pas plus que la conquête Espagnole qui écrasa sur son passage avec ses massacres et sa morale chrétienne les peuples du nouveau monde. Est-ce leur faute s'ils se sont toujours sentis étrangers au destin de l'Europe, aux guerres et à la vie paisible mais morne de sujet du roi ?

Et pourtant, un jour, en rencontrant des pirates ou leurs idées qui circulent de bouche à oreille jusque dans les quartiers d'équipage, ils ont fait le choix crucial de se battre pour eux, pour une idée, pour de l'or, mais surtout envers et contre tout le reste de l'humanité. On peut rencontrer des pirates par hasard, mais le choix de les suivre est bien le leur. Il justifie à lui seul les ripailles, le combat naval et la pendaison.

Tuer ou Voler

Vis à vis de la loi, les pirates sont condamnés à mort, qu'ils se contentent d'emprunter des marchandises, qu'ils volent, qu'ils tuent ou torturent pour le plaisir. Les tribunaux jugeant des hommes pour piraterie trouvent sans difficulté des témoins de leur activité, à moins que les pirates aient pris le soin d'exécuter tous leurs prisonniers. Même sans cela, les pirates risquent d'être reconnus pour ce qu'ils sont s'ils ne coulent pas leur navire de prise, car ces navires sont reconnaissables. Un marin ayant servi sur l'ex-navire marchand se doute rapidement en voyant le changement radical de propriétaire qu'il ne s'agit pas de marchands. Les gouverneurs s'arrangent pour en être informé en offrant des récompenses à qui apportera des informations permettant de mettre un pirate hors d'état de nuire.

Les pirates, puisqu'ils ne seront pas spécialement punis pour cela, ont donc tout intérêt à ne pas laisser de témoins. Ils devraient les éliminer mais le font rarement, car l'exécution de simples marins ne correspond pas à leur idéologie. Les pirates sont des parias et se sentent si étrangers aux lois de la société qu'ils ont fuit que l'idée de l'exploiter ne leur vient pas. Le but de leur vie n'est pas de survivre à tout pris, mais de rester conforme à leurs idéaux. Ils ne cherchent ni à s'adapter, ni à comprendre les lois qui les condamnent.



Les morts causés par les pirates périssent pour la plupart durant le combat naval entrepris pour arraisonner la prise. Les commandants iniques d'une prise sont aussi exécutés, mais le plus souvent au cours de jeux cruels et mortels.

Se Retirer

Lorsqu'un pirate commence à se lasser de fuir sans cesse la mort et la loi, il cherche à se retirer, mais ne doit pas trop compter sur sa chance.

Grâce

Les pirates peuvent prendre élégamment leur retraite en acceptant une grâce. Ils conservent alors tout leur butin, ce qui les range dans la plus riche classe de la société. Ils jouissent alors de leurs biens sans travailler, un peu comme une longue ripaille.

Lettre de Course

Les lettres de course, dites aussi lettres de marque offrent au pirate une légitimité sur ses prises futures, mais ne l'absout absolument pas de ses méfaits passés. Pour se retirer, le pirate devra alors accomplir des missions d'envergure pour sa nouvelle nation afin d'obtenir le pardon royal.

Refuge

Le refuge d'un pirate ne lui sert pas qu'à entreposer son butin. Il peut aussi y rester suffisamment longtemps pour se faire oublier. Certains refuges sont si agréables que le pirate pourra y passer le reste de ses jours avec son équipage, en partant de temps en temps acheter ou voler ce dont il a besoin pour vivre heureux.

Protection d'un Gouverneur

Au cours de sa carrière, le pirate peut avoir attiré l'attention d'un gouverneur et s'en être fait un allié. Pour peu que le gouverneur lui ait offert sa fille en mariage, le pirate peut lui accorder sa confiance pour le protéger de la loi s'il cesse son activité. Le gouverneur peut aussi y trouver son intérêt car la richesse de son gendre peut se mêler à la sienne et servira probablement au développement de la ville.

Se Retirer sans Protection

Certains pirates s'imaginent qu'abandonner leur mode de vie pour se réintégrer dans la société ou se mêler aux indiens effacera leurs méfaits. Les ragots vont bon train dans la société puritaine du nouveau monde, et il faut moins que d'avoir été un pirate pour être mis au ban de la société. Même s'il arrive à cacher son jeu aux villageois, une personne de passage finira probablement par le reconnaître et avertir les autorités. Si le pirate se mêle aux indiens, il court beaucoup moins le risque d'être retrouvé par la loi, mais participera au destin tragique des indiens du nouveau monde.

Retour au Pays

Si un pirate cherche à revenir à son pays d'origine, au mieux, personne ne voudra plus de lui et au pire, ses anciens amis le livreront aux autorités.

Vie Paisible de l'Honnête Citoyen

Les pirates sont tellement habitués à dépenser leur butin à une vitesse vertigineuse que leurs énormes économies risquent de ne pas durer très longtemps. Il est tout aussi probable que la vie paisible d'honnête citoyen leur semblera morne, comparée à la vie trépidante de pirate. Par nécessité ou par envie, peut-être repartiront-ils en course, abandonnant derrière eux femme, enfants et métier.

Faire une Prise



Régions où Croiser

Routes Commerciales

Pour avoir une chance de rencontrer des navires marchands sur le vaste océan, les pirates croisent sur les routes commerciales qu'ils connaissent. En haute mer, les navires marchands, afin d'être sûr de rejoindre leur destination, naviguent à la même latitude qu'elle, du fait de l'impossibilité de mesurer la longitude. Dans les réseaux d'îles comme les Caraïbes, les navires marchands naviguent de point de repère en point de repère. Ils doublent donc souvent les mêmes caps ou passent par les mêmes bras de mer, sans autre choix pour la route à suivre. Les pirates, en se postant près de ces points de navigation, n'attendent pas longtemps avant d'apercevoir leur proie.

Mer

Les pirates n'écument pas seulement les Caraïbes. Pour changer d'ordinaire, ils passent parfois des Caraïbes aux Mers du Sud en traversant à pied l'isthme de Panama, à la recherche d'un navire. Dans ce cas, les pirates qui ne sont pas intéressés par les prises de villes ne restent pas le long de la côte Ouest du nouveau monde. Ils s'aventurent dans les Indes Orientales, plus riches.

Ils joignent aussi souvent les îles du Cap Vert puis la Guinée, à la recherche de navires chargés de défenses d'éléphant, de poudre d'or, d'esclaves. Ils espèrent aussi y prendre des navires rapportant en Europe les épices venues d'Orient.

Si les prises sont trop maigres sur les côtes Africaines, les pirates passe le Cap de Bonne Espérance et cinglent vers l'Océan Indien, la Mer de Chine ou Madagascar. Sur cette île, ils trouvent un paradis terrestre où la présence Européenne ne se fait pas trop sentir. Avery et Misson y construisirent des cités-états pirates.

Les pirates s'aventurent plus rarement le long des côtes Européennes, car les navires de commerce y sont moins richement chargés. De plus, les puissances Européennes conservent le gros de leurs flottes près de leurs côtes, si bien que l'océan grouille de navires de guerre.

Besoin

Contrairement à l'idée que l'on se fait des pirates, ils ne recherchent pas toujours des navires chargés d'or, d'épice et de soie. Les prises leur fournissent avant tout ce dont ils ont besoin pour vivre. Ils croisent alors sur les routes commerciales qui voient passer des navires chargés de poisson, de viande, mais aussi de rhum, de chocolat, de vin et autres produits alimentaires de luxe. Ce n'est que lorsque les besoins alimentaires de l'équipage sont satisfaits que chacun pense à s'attaquer à de plus fortes prises. A la limite, certains pirates passent leur vie à survivre à la famine, tantôt faméliques, tantôt ronds et replets. Les besoins de l'équipage peuvent inciter celui-ci à changer de mer si celle qu'il sillonne le tient dans la nécessité.

Valeur de la Cargaison

Les pirates choisissent leur terrain de chasse en fonction de la valeur des cargaisons que les prises sont susceptibles contenir. Lorsque le navire est peu chargé, il transporte souvent l'or résultant de la vente de leur précédente cargaison. Les pirates qui choisissent mal leurs routes commerciales se retrouvent avec des cargaisons de peu d'intérêt. Ils n'ont que faire d'avoir du poisson, des outils, du bois, du fer brut et à la limite du coton plein leurs cales, car ces marchandises n'ont que peu de valeur marchande et encore moins pour le marché noir.

Par contre, certains navires transportent des cargaisons d'une richesse extraordinaire. Ils portent alors dans leurs cales de l'or, de l'argent, des perles, de l'indigo, de la cochenille, de la dentelle, de la soie, du bois de Campêche, du cacao, du sucre ou du tabac. Rares sont les navires qui ne sont chargés que de denrées rares comme l'or, l'argent, l'indigo et la cochenille. Ces denrées complètent une autre cargaison, car plus d'une demi-tonne d'une de ces marchandises est impossible à trouver et coûte trop cher à l'achat. Pour trouver tout ceci à profusion, des pirates ou flibustiers doivent se résoudre à attaquer l'Armada Espagnole ou les villes de Puerto Bello et Panama au moment où les biens à destination de l'Armada y transitent.



Voile en Vue

Les pirates ne sont intéressés par une prise que s'il leur reste de la place dans leurs cales. Sinon, à l'annonce d'une voile, ils prennent la fuite. Si une prise présente pour eux un intérêt important, ils s'en rapprochent de façon à pouvoir la reconnaître. Ils veillent à prendre l'avantage du vent, à se ménager une possibilité de fuite, si la proie devient chasseur, et à tirer au maximum partie du littoral pour prendre la proie au dépourvu. Si la proie ne les voit pas tout de suite, la victoire fait peu de doute.

Les pirates n'ont aucun intérêt à hisser trop tôt le Pavillon Noir et lui préfère le pavillon de nationalité arboré par leur cible. Celle-ci, se croyant en présence de compatriotes, ne chargera peut être pas ses canons et ne lancera pas le branle-bas de combat. La plupart des pirates s'allongent à plat ventre sur le tillac ou restent dans l'entrepont pour masquer leur nombre et se protéger de la mitraille. Le second lance le branle-bas, et les hamacs pliés sont entreposés le long du bastingage pour protéger les matelots de la mitraille. En lançant le branle-bas, il prend toutefois le risque de faire connaître à ses ennemis son intention agressive. Les canons sont rechargés et prêts à sortir aux sabords, pour l'instant fermés.

Lorsqu'ils sont suffisamment proches de leur proie, ils peuvent hisser leur pavillon noir à la place du pavillon de nationalité effrayer le capitaine ennemi et l'intimer de se rendre. Les canons sont sortis aux sabords à l'aide des palans et prêts à tirer. La vigie sera récompensée par son excellent travail par les plus beaux pistolets trouvés à bord de l'ennemi ou un autre avantage concernant le butin à venir.

Chasse

Fuite de la Proie

La chasse dure plusieurs heures, car la proie ne se laisse plus approcher dès qu'elle connaît les intentions des pirates. Plus les pirates ont un gros navire, plus ils portent de canons et plus la chasse est difficile. Pour cette raison, les pirates préfèrent les petits navires rapides et maniables aux gros galions lents et armés jusqu'au pont. Peu d'entre eux toutefois se payent le luxe de partir en course sans

canons. Les pirates doivent rattraper leur proie avant la nuit, car elle profitera de l'obscurité pour dévier sa route et fuir. Par une nuit nuageuse ou sans lune, les pirates peuvent passer à quelques encablures de leur proie sans la voir.

Harangue

Le capitaine pirate motive ses hommes par une harangue fougueuse et optimiste. Les matelots, enflammés par l'appât du gain et la rage de vaincre, poussent un hurra à faire frémir le diable. Ils rongent leur frein pendant la chasse durant laquelle toute résistance de leur ennemi les rend plus haineux, à la limite incontrôlables une fois l'abordage lancé. De toute façon, l'excitation est à son comble à bord où chaque initiative heureuse du capitaine lui vaut l'admiration indéfectible de ses hommes.

Canons de Chasse

Pour ralentir la proie, les meilleurs chefs de pièces pointent les canons de chasse pour tenter de démâter leur cible, briser le gouvernail ou faucher les commandants sur la dunette. Les boulets bien ajustés font des ravages dans la poupe tendre de leur adversaire, car le bordé y est si fin que la mitraille le traverse comme du papier.

Pavillon Noir



Le « Jolly Roger » hissé en flamme au mât d'artimon claque au vent et ne peut être interprété que comme une demande de reddition. Si la proie de se rend pas, le capitaine hurle à ses hommes « Pas de Quartier ! » : clameur reprise par tout l'équipage, si fort qu'on l'entend à un mille et qu'elle glace le sang des marchands téméraires. S'ils hissent le drapeau blanc tout de suite, il peuvent s'attendre à un peu de pitié, mais n'en sont pas assurés.

Abordage en Douceur

Si les pirates arrivent à camoufler leur identité, ils peuvent aborder l'ennemi sans avoir à le poursuivre. Le gain en temps, en



énergie et en hommes d'équipage est énorme, mais les pirates doivent réussir à faire bonne impression assez longtemps. Les navires ennemis sont tout aussi faciles à prendre de nuit. En effet, si la proie n'a pas vu les pirates, elle n'éteindra pas ses fanoux pendant la nuit, ce qui la rend parfaitement visible, alors que les pirates se rapprochent dans l'ombre. Grimant subrepticement sur la galerie de poupe, ils prennent en otage le capitaine et forcent ainsi l'équipage à se rendre sans coup férir. Ceci n'est possible qu'avec l'aide d'une excellente vigie, qui arrive à reconnaître un navire avant même que celui-ci ne voit les pirates. La proie est d'autant plus facile à rattraper la nuit que bien des capitaines font mettre à la cape dans l'obscurité s'ils se trouvent près des côtes.

Abordage

Les pirates prennent bien soin durant le combat naval de ne pas couler leur cible ni de trop l'endommager. Ils utilisent donc surtout les boulets ramés pour ralentir leur proie et la mitraille pour éliminer les hommes tout en préservant le navire. Les commandants de navires de guerre et de navires marchands les mieux armés regardent parfois les pirates se rapprocher d'un œil amusé, avec la certitude qu'ils n'auront qu'à les cueillir. Même les dames s'accourent au bastingage, ombrelle au vent. Elles réalisent au dernier moment que la partie de plaisir va vite tourner au massacre, mais il est alors trop tard pour se mettre à l'abri. C'est à peine si les hommes d'équipage sont armés et prêts à l'assaut qu'ils vont essuyer. Les grappins volent et en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, les pirates, sautant des vergues, se balançant au bout des drisses et bras de vergues, tombent sur leurs ennemis comme les fléaux sur l'Égypte. Le choc est sauvage, violent et rapide, comparé aux abordages de navires de guerre où le pont ennemi est gagné pouce après pouce. Malgré le vacarme et la rage qui anime les pirates, ils restent organisés et à l'écoute des ordres de leur commandement sauf lorsqu'il s'agit de donner quartier. Les moucheurs éliminent les commandants, le grenadier déchire les rangs de l'ennemi et les gabiers fauchent des têtes et se battent en équilibre sur les enfléchures et les vergues.

Arraisonner la prise

Diriger la Prise

Un groupe de volontaires reste sur le navire de prise. Il déleste les ennemis de leurs armes, met le commandement à fond de cale et commandent le reste des hommes pour manœuvrer la prise. Les blessés, pirates ou non, sont amenés à bord du navire pirate pour être soignés, ou sont jetés par-dessus bord si ni les pirates ni la prise ne compte de chirurgien. Dans la cuisine, le chirurgien ampute les membres blessés à la scie et cautérise les plaies au feu, le tout sans anesthésie. Les blessés hurlent de douleur à chaque coup de scie et les blessés gémissent tout en appréhendant le moment de sentir la scie leur fouiller les chairs. Pendant ce temps, la prise est conduite vers un lieu sûr et tranquille. Si le vent est trop fort en haute mer, le navire pirate comme la prise attend la fin du grain.

Butin

Le cambusier et le quartier maître font alors l'inventaire de la cargaison de la prise. Ils complètent leurs réserves avec celles de la prise et font passer à leur bord les marchandises qui les intéressent. À l'inverse, tout ce dont il ne veulent plus parmi leur propre cargaison, ils le font passer à bord de la prise. Le capitaine ennemi, soupçonné d'avoir caché son argent dans sa cabine, passe à la question jusqu'à ce qu'il avoue. La somme d'argent en question peut être très conséquente, car le capitaine rapporte à son armateur le produit de la vente de sa cargaison. Le pilote et le capitaine pirates récupèrent les instruments de navigation. Ils prennent aussi le journal de bord qui décrit les régions ou croise le navire marchand. Le journal de bord leur indique bien sûr en détail la route commerciale suivie par la prise, mais décrit aussi des régions, avec des morceaux de cartes, des observations, les mesures de fond, de courant, des observations sur le vent, les bancs de sables et les récifs. Les cartes aussi sont trop précieuses pour être laissées sur le navire de prise, car bien qu'elles soient imprécises et parfois fausses, peu d'information vaut mieux que pas d'information. Par exemple, si des récifs sont mal placés sur une carte, il n'empêche que le pilote sera au courant de leur existence.



Recrutement

Le quartier maître – ou le capitaine – pirate réunit les hommes d'équipage de la prise et leur vante la vie pirate et ses valeurs. Il ne leur promet pas de devenir riches à millions, mais de vivre libres et de pouvoir prendre leur revanche sur la société :

« Nous venons de vous combattre mais nous sommes frères. Nous vous avons combattu pour votre propre liberté, matelots. Si vous désirez courir les mers librement, sans connaître d'autre maître que vous-même, ralliez-vous sous le Pavillon Noir. Que vous soyez Français, Anglais, Hollandais, Espagnols, Nègres ou Indiens, esclaves ou libres, vous êtes nos frères. Si vos chaînes vous plaisent, libre à vous de les garder et de retourner servir les puissants qui vous méprisent et à qui votre mort sera indifférente.

Pourquoi regardez-vous notre pavillon avec appréhension, sa couleur vous effraie-t-elle ? Elle ne le doit pas, car seuls doivent trembler ceux qui méritent notre colère. Noir est notre pavillon, et voici pourquoi, frères. Noire est l'âme des seigneurs pour qui le peuple n'est que chair à canon. Noirs les complots qu'ils ourdissent les uns contre les autres et dont la seule véritable victime est le peuple . Noire l'Eglise qui maintient le peuple dans l'ignorance et la terreur, en déclarant les rois bouchers de droit divin. Noires les souffrances des marins tels que vous qui meurent sous le fouet s'ils osent regarder en face leur liberté.

Noire sera notre vengeance, lorsque nous deviendront plus puissants que les puissants. Noir est le canon : notre voix et notre bras. Noire est la terreur du puissant livré à la merci de ceux qu'il a opprimé. Par ma chique, si dieu ne nous veut pas vainqueurs, alors le deviendront nous par nous-mêmes, grisés par la beauté de la liberté que chaque jour nous embrassons. Si un jour un capitaine prend des allures de seigneur, il aura tout le temps de méditer son méfait, seul sur une île déserte, loin des compagnons qu'il a lui-même abandonnés. Les prétendus rois de droit divin ne sont autres que des malandrins à qui la chance a souri et permis de construire un royaume. Si notre flotte devient plus puissante que celle du Roy de France, alors celui-ci nous traitera comme les autres puissants. La seule différence viendra de sa nature de tyran, ce que jamais nous ne serons.

Bienvenue parmi les Frères de la Côte, à un contre cent, à un contre mille, nous vaincrons, car la liberté est notre alliée et la fraternité notre devoir. Si nous devons mourir demain, nous aurons l'âme

en paix, car si courte qu'ait été notre vie, nous aurons au moins vécu »

Ceux des hommes de la prise qui acceptent de se joindre aux pirates sont à l'instant intégrés à l'équipage. Le sort des autres dépend de la volonté des forbans. Au mieux ils pourront repartir sur leur navire, au pire ils seront torturés, puis tués. La compétence des recrues dépend naturellement de leur compétence avant d'être pris.

Jugement du Commandement

« Palsambleu, dit-il, je regrette qu'ils ne veuillent pas vous restituer votre sloop, car faire du tort à quelqu'un quand je n'y ai pas intérêt, voilà qui n'est pas dans mes habitudes. La peste de ce sloop que nous devons couler quand il pourrait vous servir ! Tout de même, que la vérole vous emporte, il faut dire que vous êtes un surnois de petit morveux du même acabit que tous ceux qui se laissent mener au bout du nez par des lois qu'ont faites les riches pour leur propre sécurité, ou que c'est le seul moyen que ces poltrons ont trouvé pour défendre ce qu'ils ont accaparé en le volant. Mais la peste vous emporte, tous autant que vous êtes, aussi bien cette poignée de bandits forcenés que vous autres qui les servez, bandes de paillasson au cœur de chiens ! Et ils osent nous traiter de haut, ces forbans, quand la seule différence entre eux et nous, c'est qu'ils volent le pauvre sous le couvert de la loi et que nous pillons le riche sous la protection de notre seul courage ! Vous n'auriez pas intérêt à devenir l'un de nous, des fois, plutôt que de vous glisser au cul de ces charognes dans l'espoir d'un casse-croûte ? »

Le capitaine Beer lui répondit que sa conscience l'empêchait de circonvenir à des lois tant humaines que divines.

« Vous êtes un bandit à la conscience bien diabolique, rétorqua Belamy. Que la peste vous emporte, je suis un prince libre et j'ai autant le droit de faire la guerre au monde entier que celui qui a cent voiles sur mer et cent mille fantassins sur terre : voilà ce que me dit ma conscience à moi. Mais à quoi ça sert de discuter avec des petits morveux larmoyants qui laissent des supérieurs leur botter le train à leur aise et qui placent leur foi dans un maquereau, une grosse dinde de prêtre qui ne croît ni ne pratique ce qu'il prêche aux cruches qui l'écotent. »

Daniel Defoe : « Le Grand Rêve Flibustier »



Tribunal

Le commandement de la prise passe en jugement. Le tribunal s'installe devant une grande bassine de punch ou de rhum. Les membres du conseil servent de jurés, le quartier-maître de juge et procureur. Les membres de l'équipage de la prise témoignent devant le tribunal du comportement du capitaine et des autres officiers. Les pirates les incitent à vider tout ce qu'ils ont sur le cœur, si bien que le tribunal vire souvent au règlement de compte. Les capitaines, second et autres lieutenants de la prise sont jugés l'un après l'autre. La question, au cours de ce tribunal, est de savoir si ces messieurs ont été de justes chefs ou des brutes usant d'une violence arbitraire, sous prétexte que la société leur en donne le droit. Personne d'autre que ses propres hommes d'équipage ne vient défendre les commandants de la prise. De plus, ils ne peuvent s'expliquer que si le quartier maître le permet.

Les membres du conseil ne cherchent pas à charger les accusés lorsqu'ils délibèrent. Ils annoncent leur verdict, les raisons qui le justifient et la sentence. Ils soumettent tout ceci à l'approbation de l'équipage de la prise. Seuls les commandants irréprochables s'en tirent indemnes. Leur navire, et même parfois leur cargaison, leur sont rendus, avec le témoignage de l'admiration des pirates. Les autres peuvent au mieux espérer être débarqués et au pire être pendus pour cruauté. Ils peuvent aussi servir de victimes à des jeux cruels et mortels.

Jeux et Exécution

« La galère Wight, commandée par le capitaine Carter, eut le malheur de tomber entre ses mains vers le 20 août : ses hommes d'équipage, ayant fait mine de se défendre, furent traité de la manière la plus brutale et la plus cruelle : on les taillada sauvagement et presque tous sortirent estropiés du combat ; ses passagers, des Portugais, au nombre de deux ecclésiastiques, furent pendus à chaque bout de basse vergue mais on les dépendait avant que la mort n'ait fait son œuvre, et l'on recommençait ainsi plusieurs fois de suite.

Devant une telle barbarie, il y eut un passager du capitaine Carter, un autre Portugais, pour laisser libre cours à son indignation ; mais un pirate lui fit sentir que ses regards ne lui revenaient pas, et il lui appliqua dans le ventre un coup de

poignard qui lui fit jaillir ses viscères. Le malheureux tomba mort sur place. Au même instant, l'un des bandits, qui tailladait de son coutelas un prisonnier, manqua son coup et atteignit le capitaine Low, tout proche de la bagarre, qui se retrouva avec la maxillaire mise à nu ; le chirurgien, appelé entreprit de recoudre, mais comme Low lui reprochait sa maladresse, il lui décocha un tel coup de poing que tout ce qu'il avait suturé se déchira, en même temps qu'il lui criait d'aller se recoudre lui-même. Low offrait un visage dévasté, et longtemps après, on pouvait voir encore les traces de cette mésaventure. »

Daniel Defoe : « Les Chemins de Fortune »

Les accusés se sentent humiliés par ce qu'ils estiment n'être qu'une parodie de tribunal. Leurs crimes leur sont présentés sans fard et sans qu'ils puissent justifier leurs actes par une autorité accordée par leurs supérieurs et imposée à leur équipage. Ils traitent donc le plus souvent les pirates et leurs hommes d'équipage qui se prêtent au jeu par le mépris, ce qui aggrave leur cas. Alors que ce jugement n'a pas pour but l'humiliation, les jeux qui font office de punition humilient les prisonniers autant qu'ils les font souffrir.

Joute à Dos de Moine

Deux pirates montent sur les épaules d'un moine ou d'un prêtre chacun. Ils joutent ensuite pour faire tomber l'adversaire de son moine. Les pauvres ecclésiastiques reçoivent des coups de cravache comme des chevaux pour qu'ils obéissent. Le perdant de cette joute salut d'un rire tonitruant son adversaire, mais bat violemment sa monture pour sa maladresse.

Le Supplice de la Boisson

Un pirate force à boire un noble imbu de son rang en le menaçant d'un pistolet. Il n'hésite pas à tirer si le noble refuse d'avalent sa timbale de rhum. Une fois le noble ivre mort, les pirates s'amuse avec lui. S'ils veulent s'en débarrasser, ils le jettent par-dessus bord.

Course autour du Grand-Mât

Les pirates font courir le supplicé autour du grand mât. Pendant ce temps, les pirates jouent à lui lancer des tessons de bouteilles de verre, ou à lui tirer dessus au pistolet. Comme les forbans sont ivres, le supplice dure



longtemps avant que le mauvais commandant s'écroule couvert de sang.

Course les Yeux Bandés

Le supplicé, les yeux bandés doit courir sur le pont à toute allure, sous peine d'être abattu par un pirate. Le pont est couvert d'obstacle comme des boulets de canon, des morceaux de verre et des armes pointues. Quand la victime reste trop longtemps à terre, elle est abattue comme promis.

Théâtre

Les prisonniers jouent une pièce improvisée dans laquelle ils tiennent des rôles ridicules pour le plus grand bonheur des pirates. Cette expérience est encore plus vexante quand les prisonniers jouent leur propre rôle dans la pièce et qu'ils font hurler de rire les forbans.

Les Prisonnières

Les prisonnières ne sont pas inquiétées par les pirates les plus idéalistes, car elles ne sont que des opprimées dans la société que les pirates ont rejetée. Les femmes nobles et hautaines risquent de ne pas bénéficier du même traitement de faveur. La plupart des femmes prisonnières servent à l'amusement des pirates avant d'être débarquées. Aucun pirate n'a le droit de réserver une femme pour lui seul. Les femmes prises par les pirates risquent donc de passer un mauvais séjour à bord du pirate, mais elles sont rarement tuées et, le plus souvent, sont débarquées à la première occasion. Lorsqu'une femme représente un otage potentiel, les pirates ne mettent pas en danger sa vertu tant qu'elle a une chance de rapporter de l'or. En effet, ceux qui payent la rançon d'une femme supporteraient mal de savoir qu'elle a couché avec tout un équipage pirate.

Torture

Les prisonniers peuvent subir de nombreuses tortures et mutilations, dont le trépid et l'écorchage.

Avenir des Prisonniers

Les prisonniers jugés pour leurs exactions en tant que chef de navire marchand et reconnus coupable sont exécutés, alors que les

commandants jugés justes peuvent parfois repartir avec leurs navires.

Si les pirates agissaient conformément à leur intérêt, ils exécuteraient tous les prisonniers pour ne pas laisser de témoins. Ils débarquent toutefois la plupart des prisonniers et prisonnières sur la côte ou sur une île en un lieu où ils ont de raisonnables chances de survie mais pas de prévenir sous peu les autorités de la présence des pirates.

Les prisonniers les plus prestigieux font l'objet d'une demande de rançon. Voyez les relations des pirates avec les gouverneurs pour plus de détails sur les prix des rançons. Les pirates laissent généralement d'un à quatre semaines pour que la famille ait le temps de réunir les fonds nécessaires à la libération du prisonnier.

Avenir de la Prise

Garder une Prise

Les pirates peuvent garder la prise pour trois raisons. Tout d'abord, si l'équipage décide de se scinder en deux la suite d'une divergence d'opinion, le navire de prise revient au quartier maître et le matelots qui se sont rangés de son côté. Le capitaine garde son ancien navire. Lorsque les pirates prennent à leur bord des confrères rescapés d'un naufrage, ils leur offrent le prochain navire de prise, avec à son bord de quoi subsister et se défendre.

Si les pirates naviguent sur un navire à la quille pourrie par les vers et faisant eau de toute part, ou si leur navire est mauvais marcheur, ils peuvent préférer le navire de prise au leur. Ils brûlent alors le plus mauvais des deux navires et partent sur le meilleur.

Enfin, lorsque les pirates deviennent trop nombreux pour un seul navire ils rajoutent le navire de prise à leur flotte s'il en vaut la peine. Une flotte comprenant des navires de tailles et caractéristiques variées ouvre aux pirates de nouvelles voies en matière de stratégie navale.

Brûler une Prise

Par mesure de répression à l'encontre d'une ville qui ne leur revient pas, les pirates brûlent



toute prise en partance ou en direction de cette ville. Ils brûlent aussi les navires de prise dont le capitaine fut un tyran et prennent à leur bord les matelots de la prise. Ceux qui ne veulent pas embrasser la carrière de pirate sont débarqués.

Certains pirates nihilistes brûlent par principe tout navire qui tombe entre leurs mains, avec parfois son équipage à bord.

Rendre une Prise

Si le capitaine de la prise et ses lieutenants ont tenu leur rôle de commandant à bord de la prise avec justice, équité et humanisme, les pirates peuvent rendre le navire de prise au capitaine prisonnier et le laisser repartir. Les pirates lui rendent par contre rarement sa cargaison la plus précieuse.

Démembrer une Prise

Si le navire de prise présente de mauvaises qualités nautiques, mais que le chantier des pirates manque de bois de construction pour réparer son navire, les pirates démembrent la prise pour prélever les pièces de bois et l'accastillage susceptibles de leur servir. Si les pirates ont du temps et que leur charpentier a tracé les plans d'un navire de sa construction, ils démembrent la prise et reconstruisent un nouveau navire avec les pièces de bois sous la direction du charpentier.

Vendre une Prise

La vente d'un navire de prise relève du défi pour les pirates. En effet, les navires sont très reconnaissables et les marchands demandent un certificat d'appartenance venant du gouverneur. Ce certificat n'est délivré que si la prise est reconnue comme prise de guerre, ce qui signifie que les pirates doivent avoir une lettre de course. Ce certificat peut être obtenu à prix d'or d'un gouverneur véreux ou allié des pirates.

Avenir de la Cargaison

Consommation par l'Équipage

La partie consommable de la cargaison de la prise alimente les repas quotidiens des pirates. Ils apprécient tout particulièrement le sucre de canne, le cacao, le tabac, le rhum et le vin. S'ils tombent sur une cargaison de poisson

ou de viande, ils ne se sont pas non plus priés pour en manger, mais ils auraient préféré quelque chose de plus raffiné.

Le Refuge

Les pirates ne stockent pas seulement de l'or dans leur refuge, s'ils en ont un, mais aussi toute marchandise qu'ils n'ont pour l'instant pas réussie à vendre. Ils tâcheront plus tard d'écouler leurs stocks lorsque le climat politique et commercial sera plus clément.

Vente

Les marchands peu pointilleux sur l'éthique commerciale se font un plaisir d'acheter pour trois fois rien la cargaison des pirates, pour la revendre au triple par la suite. Ils profitent du fait que les pirates ne marchandent jamais pour tirer les prix vers le bas.

Si aucun marchand n'est prêt à prendre le risque d'acheter des marchandises illégales, les pirates peuvent toujours proposer leur cargaison à un gouverneur, qui l'écoulera lui aussi avec grand profit. Enfin, si la vente des marchandises ne peut se faire dans une relative légalité, les pirates revendent leur cargaison à un receleur au cinquième de sa valeur. Seuls les gouverneurs et les receleurs sont intéressés par des canons. Vu les difficultés posées par ce genre de commerce, les pirates ne peuvent espérer de la vente de canon qu'un cinquième à un dixième de leur prix.

Commission

Si les pirates disposent d'une commission leur permettant de partir en course et qu'ils ramènent un navire et sa cargaison pris dans le cadre de cette commission, la vente ne posera pas de problème. Ils devront verser dix pour cent de la valeur de leur prise au gouverneur qui leur a délivré la commission. Par contre, la marchandise et le navire pourront être vendus au prix du marché.

Lettre de Course

« Le bruit de cette action se répandit sur toute la côte, et produisit des effets bien différents à la cour de France et à celle d'Espagne.

Celle de France envoya au capitaine Laurent une lettre de naturalisation et des lettres de grâce.



La cour d'Espagne manda le capitaine espagnol pour lui faire rendre compte de sa conduite. Il s'en acquitta du mieux qu'il lui fût possible ; mais on le pressa vivement que sur ce qu'ayant trois mille hommes dans ces deux galions équipés à l'avantage, il n'avait pas abordé et pris un vaisseau de flibustiers commandé par un homme qu'il fallait absolument détruire, parce qu'il était la ruine des sujets du roi leur maître sur les côtes des Indes d'Espagne ; qu'on allait plus entendre parler que de pertes, de ravages et de désolation sur ces mêmes côtes, dont il répondrait. Il en répondit de sa tête : on lui coupa le col. »

A.O. Oexmelin : « Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde »

Si les pirates disposent d'une lettre de course, ils ne sont plus pirates mais corsaires. Un tiers de leur butin revient à l'état qui leur a délivré la lettre, le capitaine ou l'armateur reçoit un autre tiers et le reste est à partager entre les membres de l'équipage. Ce partage est beaucoup moins égalitaire que celui des pirates, mais là aussi, la vente, tant du navire de prise que de tout ce qu'il contient, se fait au prix du marché. Les lettres de course ne permettent que de piller les navires ennemis de la nation. Elles n'ont donc aucune valeur en temps de paix.





Les Aventuriers : Boucaniers, Habitants et Flibustiers

Origines de la Flibuste

Devant la richesse sans cesse grandissante de l'Espagne, qui lui venait d'Amérique, les Anglais et les Français décidèrent de se lancer dans le commerce dans le nouveau monde. Les Espagnols, qui n'avaient aucun intérêt à partager, s'opposèrent violemment à ce commerce dans ce qu'ils considéraient comme leur chasse gardée. Les nombreux Vaisseaux de commerces qui avait appareillé en France ou en Angleterre pour le commerce dans le nouveau monde furent pris par les Espagnols. Le Cardinal de Richelieu, qui voyait d'un bon œil tout ce qui pouvant servir à l'expansion de la France, créa une Compagnie dont le but était de coloniser des îles des Antilles et des Amériques pour servir de base au commerce. Les Anglais en firent tout autant, et chacun de ces deux pays fit son possible pour s'implanter dans le nouveau monde.

Les Français établirent une colonie sur l'île de St Christophe, mais, alors qu'elle commençait à donner ses fruits, des expéditions de la part des Espagnols les forcèrent presque tous à quitter l'île. Ils partirent donc en course avec les Zélandais, et, comme eux, tirèrent grand profit de cette activité, si bien que la nouvelle arriva jusqu'en France. Des aventuriers de Dieppe équipèrent alors des navires pour s'adonner au pillage sur le riche Espagnol, qui était alors le seul à jouir des ressources du Nouveau Monde.

Les courses furent très fructueuses, mais le problème d'une retraite se posa rapidement, l'île de St Christophe étant éloignée des routes empruntées par les Espagnols. Pour revenir sur St Christophe, il leur fallait de plus

affronter les vents et courants contraires, alourdis par leur précieuse cargaison. L'île de la Tortue comblait parfaitement leur besoin, car elle est proche de la Grande Ile – Cuba –, lieu de passage obligé des vaisseaux retournant vers l'Espagne. L'île de St Domingue, qui regorge de Sangliers et de bovidés sauvages, leur permettrait de se nourrir sans difficulté, ce qui n'était pas le cas de St Christophe. Ils délogèrent les quelques Espagnols qui gardait la Tortue, dont ceux-ci avaient compris l'importance stratégique. Les nouveaux arrivés se séparèrent en deux lots. La première moitié désirait continuer les courses très fructueuses, tandis que la seconde moitié choisit d'utiliser les habitations des Espagnols pour s'installer sur l'île de la Tortue et de chasser sur la proche île de St Domingue pour subvenir à leurs besoins.

Les aventuriers Français se séparèrent donc en trois bandes. Ceux qui décidèrent de s'installer sur l'île de La Tortue pour la rendre habitable s'appelèrent les Habitants, qui offriraient un havre sûr et accueillant aux deux autres bandes. Ceux qui désiraient chasser s'appelèrent les Boucaniers. Leur tâche consisterait à chasser et saler suffisamment de sangliers et de bœufs pour nourrir les Habitants. Enfin, la troisième bande qui s'adonnerait à la course contre les Espagnols, tout en choisissant la Tortue comme port d'attache, s'appelèrent les Aventuriers, ou les *Flibustiers*, qui est un synonyme de corsaire en anglais et, à l'origine, vient du Hollandais et signifie « libre butineur ».

Boucaniers

« Un boucanier étant parti le matin avec son valet se trouva au milieu d'une troupe d'Espagnols avec leurs lances. Ils avaient si bien entouré ce boucanier et son valet que ni l'un ni l'autre ne

pouvait échapper. Cependant, une généreuse résolution les tira d'affaire. Ils se mirent tous deux dos à dos [...]. Les Espagnols [...] leur criaient de loin de se rendre, qu'ils leur feraient bon quartier,



qu'enfin ils ne voulaient point leur faire de mal, mais seulement exécuter les ordres de leur général. Les deux Français leur répondirent qu'ils ne leur demandaient point de quartier., et qu'il en coûterait cher aux premiers qui approcheraient. Aucun des Espagnols ne voulut se hasarder. Ainsi, ils aimèrent mieux laisser les deux boucaniers que d'essuyer leur décharge. »

A.O. Oexmelin: « *Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde* »

Description

Habillé seulement d'une petite casaque et d'un caleçon qui leur arrive à mi-cuisse, tellement imbibé de sang qu'il faut le regarder de près pour savoir qu'il est de toile. Basanés, les cheveux hérissés pour certains, noués pour d'autres, ils portent une longue barbe. À leur ceinture pend un étui contenant quatre couteaux et une baïonnette.

Origine du Nom

Les indiens Caraïbes avaient pour habitude de rôtir et de fumer la chair de leurs ennemis sur des claies appelées barbacoa. Cette saine activité, qui donne un goût excellent à la viande, s'appelle boucaner la viande. Les Boucaniers Français utilisent cette méthode de préparation de la viande sur le produit de leur chasse pour lui donner du goût et la conserver, ils en ont donc pris le nom de cette activité. Les Chasseurs de bœufs et de sangliers Espagnols sont, eux, appelés *matadores de toros*, ou encore *monteros*.

Il existe deux sortes de Boucaniers : les chasseurs de sangliers, tués pour leur chair, et les chasseurs de bœufs chassés pour le cuir. Les vrais Boucaniers sont les chasseurs de bœufs.

Équipement des Boucaniers

Les Boucaniers emploient pour chasser une meute d'une trentaine de chiens, dont deux sont des vendeurs. Les vendeurs découvrent l'animal et le reste des chiens le poursuivent. Un chien coûte six pièces de huit, ce qui est très faible, comparé aux prix d'achat des engagés. L'élément essentiel de l'équipement d'un Boucanier digne de ce nom est un excellent fusil importé de France. Ces fusils sont fabriqués par les sieurs Brachie, à Dieppe et Gelin, à Nantes et sont d'une qualité

inégalée. Ils mesurent 1m35 de long et tirent des balles conséquentes de 16 à la livre, c'est à dire de trente grammes. La poudre est aussi d'une grande qualité, elle s'appelle d'ailleurs poudre de Boucaniers et est fabriquée à Cherbourg. Les Boucaniers en ont toujours une dizaine de kilos sur eux et la stocke dans desalebasses bouchées avec de la cire, de peur qu'elle ne se mouille. Certains Boucaniers sont si rapides à la course qu'ils économisent même des balles en rattrapant à la course l'animal chassé et lui coupant le jarret avec un coutelas.

Vie Sociale

Les Boucaniers partent toujours à la chasse par deux et s'appellent matelots. Ils vivent ensemble et sont servis par des engagés. Les Boucaniers s'associent par dizaines lorsqu'ils quittent la Tortue, puis élisent quartier sur St Domingue et se dispersent, mais restent deux par deux avec leurs engagés. Si le danger est important ils se rassemblent jusqu'à ce que celui-ci disparaisse.

Après la chasse, le Boucanier s'en va fumer sa pipe dans la forêt, pour voir s'il n'y trouverait pas de traces de bœufs pour la chasse du lendemain. Ceci fait, pendant que les engagés font des chaussures avec les pieds de taureaux, il s'entraîne au tir sur les orangers auprès duquel il a pris soin avec son matelot d'installer son campement. Il cueille les oranges en coupant la queue de l'orange à balle seule sans toucher le fruit lui-même. Les boucaniers en font des concours et entraînent leurs engagés préférés au tir.

Les métiers de Boucanier et d'Engagé sont parmi les plus durs qu'il soit. En effet, ils doivent porter à travers les buissons et les ronces les cuirs qui pèsent plus de cinquante kilos, et ce sur une vingtaine de kilomètres. C'est encore plus dur pour les engagés, qui, en plus de cet exploit, doivent supporter l'humeur barbare des Boucaniers, qui peuvent les maltraiter violemment., les assommant de coup, voire pire, surtout si un engagé commence à se donner de l'importance jusqu'à aller donner son avis. Pour alléger ce type de vie, certains Boucaniers s'offrent parfois le dimanche pour se reposer, chassant un sanglier pour ripailler toute la journée.



Commerce

Les Boucaniers rassemblent les peaux par trois, soit deux de vaches et une de taureau, soit trois de jeunes taureaux, appelés couvarts. Ils les plient en des bannettes, qui forme leur unité commerciale. Ils vendent ces bannettes au bord de la mer ou à la Tortue pour six pièces de huit chacune.

Certains Boucaniers vont eux-mêmes vendre leurs cuirs en France, d'où ils ramènent des fusils, de la poudre et des engagés, qui ne traverseraient probablement pas s'ils savaient la vie qui les attend de l'autre côté de l'océan, au service d'un parfait barbare.

Justice

Les Boucaniers ne se volent pas les uns les autres et s'il leur arrive de trouver le bien d'un de leur confrère, ce qui se limite à de la poudre, du plomb et sa toile de tente, il lui prend autant de poudre et de balles qu'il en a besoin, le lui annonce et le lui rend dès qu'il le peut.

Les Boucaniers qui se querellent en viennent rarement aux mains, car les autres font le nécessaire pour les réconcilier. Si cela s'avère impossible, les deux offensés règlent cela à coup de feu. On les met à une grande distance l'un de l'autre, et ils tirent chacun à leur tour, le sort désignant lequel des deux doit commencer. Tout ça se règle devant leurs compagnons, qui vérifient, chirurgien à l'appui, si le combat a été loyal. Si un coup en traître a donné la mort à l'un des deux combattants, l'autre est attaché à un arbre où on lui casse la tête.

Méthodes de Chasse

S'ils comptent rester un moment en un lieu, les Boucaniers font construire par leurs engagés une petite cabane dit goupa, couverte de feuilles de palmiste. Ils se lèvent à l'aube et font défaire par les engagés les goupas s'ils ne comptent pas revenir, sinon, un engagé reste pour garder le camp.

Le Boucanier marche devant, suivi de près par les engagés et les chiens, à l'exception du vendeur, un braque, qui coure devant à la recherche du gibier qu'il signale en aboyant. Tous les chiens et les hommes courent alors pour rattraper la bête et se cachent près d'un

arbre, pour se protéger de l'animal blessé. Le Boucanier tire et essaie de l'abattre du premier coup de fusil. S'il n'y réussit pas, il risque non seulement de perdre l'animal, le temps de recharger son long fusil, mais aussi de se faire blesser par la bête rendue furieuse par la douleur. Lorsque l'animal est à terre, l'engagé le plus proche va pour lui couper le jarret avant qu'il ne se relève. Pour déjeuner, le Boucanier suce la moelle encore chaude de quelques os de la bête mourante. Il nourrit aussi son braque, mais laisse les autres chiens affamés jusqu'à la dernière chasse de la journée.

C'est alors le travail d'un engagé que de prendre soin de l'animal, pendant que le Boucanier et sa suite continuent la chasse. Si le Boucanier est un chasseur de bœuf, l'engagé choisi doit dépecer la bête et ramener la peau jusqu'au camp. Si de plus la bête est la première vache de la journée, l'engagé doit emporter la chair de l'animal pour la préparer pour le groupe à son retour. La chair des taureaux est en effet trop ferme pour être bonne, alors que celle des vaches est plus tendre. L'engagé ne garde en général de la vache que les tétines. Pendant ce temps, le Boucanier chasse jusqu'à ce que tous ses engagés, ainsi que lui, soit chargés d'un cuir. Si jamais le braque débusque un autre animal, tout le monde dépose son cuir et chasse l'animal. Un fois ce nouvel animal tué, sa peau est suspendue à un arbre pour la protéger des chiens sauvages, et le Boucanier viendra chercher le lendemain.

De retour au campement, chaque engagé doit étendre son cuir sur le sol, poil vers la terre et le fixer au sol avec une soixantaine de chevilles. Puis chacun frotte son cuir avec de la cendre et du sel. Ainsi préparé, le cuir sèche en quelques jours. Pendant ce temps, l'engagé chargé de faire la cuisine fait cuire la viande dans une marmite, récupère la graisse qu'il mélange dans une calebasse avec du piment et des algues pour faire la sauce, qu'on appelle pimentade. Armés de couteau et de piques de bois pour fourchettes, il se remplissent la panse et donnent les restes aux chiens.

Les chasseurs de sangliers chassent de la même manière que les chasseurs de taureaux, à ceci près qu'il accommodent la viande différemment. Ils découpent la viande de sanglier en lamelles et la couvrent de sel battu



sur une bâche jusqu'au lendemain. Lorsque la viande est bien imprégnée de sel, il la mettent au boucan. Le boucan est une cabane entièrement couverte de bâches, composée de plusieurs étages, des claies laissant passer la fumée sur lesquelles la viande est disposée. Le feu est alimenté par du bois, auquel on ajoute les peaux de sangliers ainsi que les os, afin d'épaissir la fumée. En effet, la fumée du bois seul ne serait pas suffisante pour donner à la viande son goût. Non seulement la viande boucanée est excellente à manger, dès le moment où elle sort du boucan et sans qu'il soit besoin de la faire cuire, mais son aspect aussi est attirant. Elle est de couleur vermeille et ouvre l'appétit même sans qu'on sache ce que c'est. La viande boucanée est mise dans les bâches en paquets de trente kilos chacun et rapporte six pièces de huit le paquet. Les Boucaniers vendent aussi la graisse de sanglier dans des grands pots aux Habitants pour six pièces de huit chacune. La viande Boucanée ne se conserve pas plus de six mois, temps au bout duquel elle ne garde que le goût du sel. Les chasseurs de sangliers passent une vie moins dure que les chasseurs de bœufs, tout en gagnant moins, car il ne gardent que les sangliers suffisamment gras pour être boucanés. Ils peuvent tuer cent sangliers dans une journée mais ne prennent qu'une dizaine d'entre eux pour les boucaner, alors que les Boucaniers chasseurs de bœufs récupèrent la peau de tous les bovidés qu'ils tuent. Il est évident que la population de sangliers ressent très négativement le passage d'un boucanier et que ceux-ci sont la cause de l'extermination des sangliers et de bœufs dans de nombreuses îles.

Boucaniers Espagnols

« Ces deux nations se font continuellement la guerre. Les Espagnols, dans le dessein de chasser les Français, ont formé cinq compagnies de cent hommes chacune, qu'ils nomment lanceros, à cause qu'ils n'ont pour arme que des lances. Il doit toujours y en avoir la moitié en campagne, pendant que l'autre moitié se repose [...]. Ils sont à cheval et n'ont que quelques mulâtres à pied pour découvrir les Français, et les surprendre s'il se peut, car lorsqu'ils sont sur leurs gardes, les Espagnols n'osent pas s'exposer à leur feu. »

A.O. Oexmelin : « Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde »

Les boucaniers Espagnols n'utilisent pas de fusils pour leur chasse, mais un cheval, une lance et un sabre. Ils sont accompagnés d'une meute de chiens et de quelques engagés. Les chiens et les engagés tâchent de faire sortir la bête des bois, où le matador tourne autour d'elle comme à la corrida et tente de lui couper le jarret. Il le tue ensuite avec sa lance, le tout dans un cérémonial fort esthétique : il ne manque que les hourras de la foule. La chasse ainsi qu'elle est pratiquée par les matadors Espagnols est très dangereuse, car les chevaux et les hommes s'exposent à la furie des taureaux blessés, qui ne sont pas à l'exercice. Il n'est pas rare qu'un taureau tue quelques chevaux et un valet avant de succomber.

Les Matadors préparent les peaux, qu'ils transportent sur leurs chevaux, comme les Boucaniers Français. Leurs manières sont toutefois beaucoup moins frustrées et il ne se laissent manquer de rien tant au point de vue vestimentaire que culinaire. Ils s'habillent de chemises blanches et mangent leur viande avec pain, cassave, vin, eau de vie et confiture.

Relations Diplomatiques

Les Boucaniers Français et Espagnols partagent le même terrain de chasse, mais pas dans un esprit de franche camaraderie. Ils sont continuellement en guerre et ne se croisent jamais paisiblement. Les Espagnols, pour expulser les Français de l'île ont réuni une petite armée de cinq fois cent hommes, à cheval et armés de lances, qu'on appelle « lanceros » ou encore « la cinquantaine », car la moitié se repose quand l'autre moitié bâte la campagne à la recherche des Boucaniers Français. Les Espagnols essaient de localiser les boucans pour surprendre les Boucaniers et les tuer avant qu'il ne puissent tirer. En effet, les Espagnols ne se frottent pas aux Français lorsque ceux-ci ont la main sur leur fusil, car ils font mouche à tout coup. Quant aux Français, lorsqu'un d'entre eux repère la cinquantaine, il se fait un plaisir de prévenir les autres, soit pour qu'ils restent sur leurs gardes, soit encore pour vider leur trop plein de plomb sur l'ennemi. Deux Boucaniers peuvent à eux seuls faire face à la cinquantaine, en se contentant de menacer leur adversaire de leur fusil, car les Espagnols savent bien que le premier qui s'avance est à coup sûr un homme mort. Une autre tactique employée un jour par un Boucanier encerclé dans les bois fut de



crier « à l'attaque, en criant à tue tête, si bien que la cinquantaine crut avoir affaire à une armée de Boucaniers et se mit en fuite.

Disparition des Boucaniers

Les Boucaniers disparurent de l'île de St Domingue aux alentours de 1670. Ils ne furent pas directement chassés par les Espagnols, qui, voyant que chasser les Boucaniers serait peine perdue, se résolurent à exterminer le gibier pour les faire fuir. Ils éliminèrent ainsi tous les sangliers et bœufs de l'île, de Monte Christo jusqu'à Cul-de-Sac. Les Boucaniers partirent donc de l'île, comme l'avaient prévu et désiré les Espagnols, mais pas pour aller planter des plants de tabac. Ils rejoignirent les rangs des Flibustiers, ce qui causa bien plus de pertes au commerce Espagnol que les certes terribles, mais financièrement insignifiants Boucaniers. Les Boucaniers ayant rejoint les rangs de la Flibuste n'ont fait qu'accroître encore la

précision de tir déjà légendaire de cette dernière.

Devenir un Boucanier

On peut devenir un Boucanier par vocation, ou encore en passant du statut d'engagé à celui de Boucanier. De tels engagés, loin d'être dégoûtés par tous les mauvais traitements que leur maître leur a infligés, se font un bonheur de rendre la pareille à leurs propres engagés. Au bout de ses trois ans de service, un Boucanier donne à son engagé un fusil de Boucanier avec un kilo de poudre de Cherbourg, trois de plomb, deux chemises, deux caleçons et un bonnet. Le nouveau Boucanier peut alors s'amateloier et commencer son nouveau métier avec ceux-là même qu'il servait sans qu'il subissent de ségrégation de leur part.

Habitants

Lieux de Peuplement

La dure vie de Boucanier ou de Flibustier ne convient pas à tout le monde, et certains des colons venus dans les Antilles préfèrent la vie plus paisible d'Habitant. Ils s'installent sur la côte ouest de St Domingue, lorsque La Tortue se révèle trop petite pour leur grand nombre. En s'installant sur la Grande Anse, puis à Eaugane, ils se trouvent suffisamment loin des Espagnols pour ne pas en être inquiétés. Cette situation convint longtemps à leur petit nombre, mais l'expansion brutale de la population qui accompagne le gouvernement d'Ogeron les pousse à étaler leurs lieux d'habitation sur toute la face Ouest de l'île : de Port-de-Paix à Port-Margot.

Installation

Les Habitants, tout comme les Boucaniers, s'associent par deux et se nomment matelots. Ils mettent en commun tous leurs biens et deviennent héritier l'un de l'autre, jusqu'à ce qu'ils décident d'un commun accord de mettre fin à leur contrat. Un héritier venu d'Europe se trouverait bien déçu car il ne recevrait rien de son défunt parent.

Une fois l'amateloier fait, les habitants vont réclamer du gouverneur une part de terre à cultiver. La surface de cette terre est égale à un rectangle de deux cent mètres sur soixante par matelot, si bien que deux matelots reçoivent une part de terre de quatre cent mètres sur soixante et trois associés une part de six cent mètres sur soixante. Le placement de cette parcelle est essentiel, et un habitant choisit en priorité les parcelles les plus proches de la mer, car l'eau de mer est nécessaire pour tordre le tabac. De plus, le transport des marchandises s'effectue par mer. Les habitations les plus proches de la mer sont appelées les habitations de premier étage, celles qui sont séparées de la mer par une autre plantation les habitations de deuxième étage, et ainsi de suite. Les meilleurs lieux d'habitations sont composés de quatre étages. Au-delà, la distance séparant l'habitation de la mer ne peut plus se justifier. Les habitants les plus proches de la mer doivent bien sûr laisser passer les habitants qui en sont plus éloignés.

Construction

Avant de bâtir leurs maisons, les Habitants commencent par abattre les arbres, qu'ils laissent sécher puis font brûler, souche comme



tronc. Lorsqu'ils subviennent à leurs besoins, ils se rassemblent pour construire une grande habitation, nommée case. Cette case est constituée d'un faîte, ou rondin de bois disposé sur des poutres verticales, fourchues à leur extrémité supérieure et mesurant cinq mètres de haut. Ils bâtissent, à deux mètres de chaque côté du faîte, deux constructions similaires, à ceci près qu'elles ne mesurent que deux mètres de haut et sont appelés filières. Ils construisent le toit en joignant faîte et filières par des traverses de bois, qui sont chevillées sur le faîte. Le tout est recouvert de feuilles de palmiers, de canne à sucre ou de roseaux jusqu'à être étanche à l'eau. La case est entourée d'une palissade faite de roseaux ou de planches de palmier. Les paillasses sont construites en plantant de nombreuses fourches de bois, sur lesquelles ont disposent des branches qui servent de sommier et qu'on recouvre de feuilles de bananier. Des cabanes de construction identique mais plus petites servent de dépendances ou de cuisine.

Tous les voisins participent à cette construction, tant en donnant leur avis sur la façon de construire qu'en mettant la main à la pâte. Les matelots propriétaires de la case remercient ceux qui les ont aidé en leur servant quelques rasades d'eau de vie, si celle-ci n'est pas trop rare dans la région.

Les Habitants, lorsqu'ils cultivent du tabac, construisent des cabanes pour le stocker et une autre pour le tordre et le serrer.

Cultures

Le premier souci d'un Habitant se limite à subvenir à ses besoins alimentaires. Il commence à planter des légumes : pois, patates et manioc, qui sert à fabriquer de la cassave – une sorte de pain. Ensuite, ils plantent des arbres fruitiers : bananiers et figuiers pour agrémenter leurs repas. Les figuiers doivent être plantés dans un endroit peu élevé et humide, idéalement près d'une source d'eau douce.

Elevage

Les Habitants, ou plutôt les engagés des Habitants, élèvent de porcs qu'ils nourrissent de feuilles de patates.

Plantations de Tabac

Une fois que la case est construite et que les deux matelots ont de quoi se nourrir, ainsi que leurs engagés, avec les légumes de leur potager, ils peuvent commencer à s'adonner à la culture du tabac. Ils abattent suffisamment d'arbres pour se faire de la place et plantent environ deux mille pieds de tabac pour chaque personne chargée de les cultiver. Il est donc évident que les Habitants ont un grand besoin d'engagés en tant que main d'œuvre.

La culture du tabac nécessite une propreté parfaite de la terre de culture, ce qui nécessite de sarcler tous les huit jours. Le travail des Habitants n'est pas harassant, en tout cas lorsqu'ils possèdent des engagés. En effet, non seulement ils ne travaillent pas, mais en plus ils délèguent la gestion de engagés à un commandant, qu'il payent une tonne de tabac par an, ou encore avec une part du domaine.

Commerce

Lorsqu'ils ont suffisamment de tabac, ils le vendent à un navire marchand ou à la Compagnie des Indes Occidentales, en échanges d'outils nécessaires à leur exploitation : houes, haches, gratoirs, couteaux et toile, ainsi que l'eau-de-vie bien plus nécessaire encore que tout le reste. Ils vont parfois eux-mêmes en France, en tout cas l'un des deux matelots, pendant que l'autre travaille à l'exploitation. Le voyageur ramène le nécessaire, de l'eau de vie si possible et cinq ou six engagés, selon ses moyens. Le voyage coûte pour un engagé 25 pièces de huit, ainsi que pour le voyageur. Les engagés sont amenés directement du lieu de leur embarquement vers la plantation pour rembourser le prix de leur voyage.

Il est évident, et pourtant rien n'est fait pour cela, que les habitants payeraient très cher de l'eau-de-vie à un navire dont se serait la spécialité et qui leur en fournirait à profusion



Engagés

Un valet représentait un jour à son maître qu'il ne devait pas le faire travailler le dimanche parce que Dieu avait établi ce jour en disant : « Tu travailleras six jours et le septième tu te reposeras. » « Et moi, reprit le boucanier, je dis que six jours tu tueras des taureaux pour en avoir le cuir et que le septième, tu les porteras au bord de la mer. » Et en lui faisant ce commandement, il le lui imprima sur le dos à coups de bâton.

A.O. Oexmelin : « Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde »

Leur voyage est payé par la Compagnie des Indes, qui se rembourse en les vendant à l'arrivée pour une trentaine de pièces de huit. Ils doivent servir leur maître comme s'ils étaient ses esclaves pour un service de trois ans chez les français et de sept ans renouvelable chez les anglais. Les maîtres - habitants ou boucaniers - peuvent user d'eux comme ils le désire et les employer à ce qu'ils veulent.

Certains Boucaniers ou Habitants vont jusqu'en France pour en ramener soit pour leur compte, soit pour les vendre à d'autres Habitants ou Boucaniers, à un prix convenu, légèrement inférieur à trente pièces de huit, prix auquel la Compagnie de Indes Occidentale vend les engagés qu'elle a fait traversé à ses frais.

Traitement des Engagés

Les engagés sont très mal traités, que ce soit chez les habitants ou chez les Boucaniers. Si un engagé d'un Habitant s'arrête pour cause de fatigue ou de maladie de travailler pour ne serait qu'une minute de repos, il se fait passer à tabac par son commandant au moyen d'un bâton nommé liane. Un engagé mourut un jour d'un coup de hache entre les deux épaules car il ne tournait pas la meule assez vite au goût de son maître. Il ne fait guère meilleur être engagé que forçat dans une galère. Un engagé qui meurt victime de mauvais traitement est enterré dans un coin de la propriété sans que personne ne trouve rien à redire.

Un Boucanier peut très bien s'arroger le droit de tuer un des ses engagés pour une raison plus ou moins obscure. On dit que certains sont si barbares qu'ils dévoreraient le

cœur de leurs engagés qui leur volent leur viande « Il a pris ma viande, je lui prend la sienne ». Ce n'est toutefois pas l'intérêt d'un habitant ou d'un Boucanier de perdre un engagé, car il l'a payé pour trois ans et un engagé de moins est un manque à gagner important, mais ces gaillards un peu frustes ne sont pas toujours raisonnables. Cette violence ne les empêche pas de se lamenter sur la perte de leur engagé, ou plutôt des 30 pièces de huit qu'il représente.

Mode de Vie chez les Habitants

« Voici de quelle manière ces engagés sont traités. Dès que le jour commence à paraître, le commandant siffle afin que ses gens se rendent à l'ordre ; il permet à ceux qui fument d'allumer leur pipe et il les mène au travail, qui consiste à abattre du bois ou à cultiver le tabac. Il est là avec un bâton, qu'on nomme une liane ; si quelqu'un d'eux s'arrête un moment sans agir, il frappe dessus comme un maître de galère sur des forçats ; malades ou non, il faut qu'ils travaillent. J'en ai vu battre quelques uns à un tel point qu'il ne s'en sont jamais relevés. On les met dans un trou à un coin de l'habitation, et on n'en parle point davantage. »

A.O. Oexmelin : « Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde »

Les engagés se lèvent avec le soleil et fument une pipe avant de partir couper du bois ou planter et sarcler du tabac, sous la surveillance de leur commandant. L'un d'entre eux va nourrir les porcs et va faire cuire les patates pour le déjeuner des engagés. Il arrose ces patates de pimentade, sauce identique à celle employée par les Boucaniers. Les engagés font leur courte pause de midi, pendant laquelle ils mangent les patates tout en fumant du pétun avant de repartir au travail. Le repas du soir est identique à celui de midi et après celui ci, les engagés vont étendre les feuilles de tabac liées par du mahot, écorce propice à cet usage. Puis chacun peut alors aller se coucher.

La mort prend de nombreux engagés avant le terme de leur contrat. Ils meurt des mauvais traitements qu'il leur sont infligés, du scorbut ou de tout autre maladie à laquelle leur corps n'était pas préparé. Beaucoup d'entre eux deviennent fous, si bien que ceux qui survivent



à ces trois ans de calvaire ont un caractère

trempe contre l'adversité.

Flibustiers

« Un jour qu'il était arrivé un vaisseau avec un grand nombre de femmes, les flibustiers en ayant eu avis se rendirent au port où chacun d'eux choisit celle qu'il trouva le plus à son gré. Il ne survint entre eux aucune dispute pour le choix, parce que l'ascendant qu'ils ont pris les uns sur les autres en vivant ensemble prévient toutes les contestations qui pourraient naître à cet égard, le plus faible cédant toujours au plus fort. Un flibustier de ce caractère s'approcha de celle qu'il avait agréé et se tenant debout devant elle, appuyé sur son fusil, lui dit en ces termes : « Je ne vous demande point compte du passé, vous n'étiez pas à moi. Répondez-moi seulement de l'avenir, à présent que vous allez m'appartenir ; je vous quitte de tout le reste. » Puis frappant de la main sur le canon de son fusil : « Voilà, dit-il, ce qui me vengera de vos infidélités ; si vous me manquez, il ne vous manquera pas. » »

A.O. Oexmelin : « Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde »

Les Flibustiers sont des êtres extrêmes, qui travaillent aussi dur qu'ils prennent du plaisir à se détendre. Tantôt riches à million et pauvres le lendemain, il ne s'inquiètent pas de ce que le sort leur réserve et font confiance à leur bravoure et à leur fusil pour renflouer leurs finances. Ils font certes plus la fortune des échoppes de la Tortue que la leur, mais peu leur importe, car ils aiment leur mode de vie. Ils sont capables de jeûner pendant une semaine comme de faire bombance durant un mois entier. Il leur arrive de perdre un bras, une jambe, ou un œil au combat, ou encore tout cela ensemble, cela ne les empêchera pas de courir les mers sus à l'Espagnol. Ce sont des êtres bien étranges en vérité, incapables de se discipliner et pourtant d'une fraternité indéfectible, riches à millions et incapables de profiter de leurs richesses.

Il existe deux sortes de Flibustiers, ceux de la Jamaïque, Anglais pour la plupart, et ceux de la Tortue, en majorité Français. Ils se disent très différents : les Français sont reconnus pour leur grande valeur au combat et les Anglais pour leur plus grande discipline, qui n'est pas extraordinaire pour autant, mais qui leur permet d'être mieux organisés.

Armement

Les Flibustiers, avant de partir en course, s'arment de fusils de Boucaniers, renommés pour leur grande précision et les lourdes balles qu'ils tirent. Ils s'arment aussi d'un, voire de deux pistolets de ceinturon, qui tirent des balles de vingt quatre à la livre. Un sabre complète leur armement, que l'on peut accompagner d'une main gauche pour ceux qui préfèrent la précision de l'escrime à la force brute. Ils gardent précieusement leur plomb et leur poudre de Boucanier et la protège de l'eau comme les font les Boucaniers.

Ils peuvent remplacer le sabre par la hache, encore que les haches soient moins utiles pour se frayer un chemin dans les fourrés épineux à terre. Les rapières sont des armes trop fragiles pour être employées à l'abordage, et ont le défaut de ne pas faire reculer l'ennemi sous l'impact du coup. En effet, un homme tué par une rapière à la fâcheuse tendance de tomber dans les bras de son vainqueur et le gêne dans ses mouvements.

La Première Course

Ils se réunissent à quinze ou vingt, équipage suffisant pour prendre les plus forts galions et suffisamment petits pour se rapprocher de l'ennemi sans aucun bruit. La surprise est en effet préférable lorsque l'inégalité numérique est forte.

Une fois leur communauté réunie, il élisent un chef pour l'expédition qui les occupe. Le chef est un Flibustier qui a déjà prouvé sa valeur au combat et possédant la jugeote suffisante. Il choisissent le plus souvent le plus ancien d'entre eux. Ils embarquent alors sur un canot, petite embarcation pour une vingtaine d'hommes creusée dans un tronc d'arbre unique. Un canot est large de deux mètres et long de dix. Il peut porter un canon, mais seulement pour le transporter et non pour le faire tirer en mer. Les canots sont mus à la rame et au moyen d'une petite voile, latine ou au tiers. Ils achètent ce canot ensemble, à



moins que le chef ne l'achète à lui seul, auquel cas le premier navire qu'ils prendront lui reviendra de droit. Il leur est encore possible de le construire, mais les gigantesques troncs d'arbre nécessaires ne se trouvent pas n'importe où et en particulier pas à la Tortue ou la Jamaïque.

Habillés d'une chemise et d'un caleçon, avec juste ce qu'il faut de vivre pour attendre leur première prise, ils partent en canots jusqu'à une embouchure de rivière ou un port Espagnol où ils pensent avoir des chances de rencontrer une barque – navire de moins de soixante tonneaux – ou mieux encore, un galion qui fera leur affaire.

La Première Prise

Une fois la prise faite, ils commencent par se servir en vêtements propres et neufs, puis, si la carène de cette embarcation laisse à désirer, se dirigent vers une caye pour caréner.

Caréner

Lorsqu'un navire a beaucoup navigué, quelque soit le soin avec lequel le maître calfat a entretenu la coque, celle-ci se couvre de coquillages et d'algues, qui restent fortement accrochés et s'accumulent. La coque devient alors moins lisse et résiste à l'avancement. Le ralentissement du navire devient de plus en plus important, avec le risque que les vers commencent à ronger la quille. Avant d'en arriver là, il faut caréner la coque. Le carénage doit être effectué une à deux fois par an pour que la coque reste belle et glisse bien dans l'eau. Lorsque les vers ont rongé la quille et que celle-ci est pourrie, le navire prend l'eau et est bon à être dégradé, à moins qu'un maître charpentier ait la patience de le reconstruire sur des bases plus saines.

Caréner la coque revient à remettre en état les œuvres vives de la coque, c'est à dire la partie du navire en contact avec l'eau. La carène d'un navire se couvre de coquillages et d'algues, qui ralentissent le navire et abîment la coque. Lorsque les flibustiers carènent la coque, ils la nettoient de ces coquillages et la chauffent, pour décoller l'ancien enduit. La coque a aussi pu subir des dégradations lors d'un combat naval ou en touchant le fond, les aventuriers changent alors les parties du bordage qui sont en mauvais état pour obtenir

une parfaite régularité des œuvres vives. Pour caréner un bâtiment, il est nécessaire de l'abattre en carène, c'est-à-dire de le coucher sur le sable pour exposer la coque sous la ligne de flottaison.

Les lieux, outre les arsenaux inaccessibles aux flibustiers et encore plus aux pirates, où les aventuriers peuvent caréner en toute tranquillité sont les Cayes, petites îles sablonneuses, ou bancs formés de vases et de corail, qui ne laissent dépasser de l'eau à marée haute que les arbustes qui y poussent. Ces Cayes sont idéales pour caréner un navire, tout d'abord car elles sont inaccessibles aux gros bâtiments, qui s'échoueraient inmanquablement sur un des multiples bancs qui entourent la caye choisie. En effet, Les Cayes ne sont pas isolées mais forment des petits archipels, couvrant ainsi à la vue du large les navires en carène. Ensuite, il est aisé d'abattre le navire à marée basse pour le caréner et de le remettre à flot à marée haute. Avant cette opération, toute la cargaison, canons compris doit être déchargée à terre et rechargée au départ du vaisseau.

Le carénage prend entre une semaine et un mois, selon la taille et l'état du navire à caréner. Cette opération, lorsqu'elle est faite sur une prise, est menée à bien par les Espagnols prisonniers, pendant que les flibustiers font bombance et s'enivrent. Le seul Espagnol qui soit dispensé de la carène est le cuisinier, pour que les flibustiers puissent nager dans l'opulence. Evidemment, s'il y avait femme à bord de la prise, elle passe son temps à autre chose qu'à nettoyer la coque.

Se Ravitailler

Une fois la carène faite et l'équipage nécessaire à la conduite de la nouvelle embarcation réuni, il faut songer au ravitaillement. Il n'est pas question pour cela de déboursier un sou, mais plutôt de se servir chez les Espagnols. En torturant quelques Espagnols, et en les pendant si nécessaire, les flibustiers parviennent bien à savoir, dans les environs, s'il se trouve des élevages de porcs, de bœufs ou des cultures de céréales, de maïs par exemple, pour faire le plein de victuailles. Après une petite expédition de ravitaillement, pendant que les uns pillent, chassent, pêchent ou salent la viande, les autres font le plein d'eau et de bois, tant de réparation qu'à brûler.



La Chasse Partie

« *« Senior capitán, dit-il, M. le gouverneur de La Havane, ne doutant pas que cette frégate, armée comme elle l'était, ne fût capable de vaincre le plus fort de vos vaisseaux, m'a mis dessus pour servir de bourreau, et pour pendre tous les prisonniers que le capitaine ferait, afin d'intimider de telle sorte votre nation, qu'elle n'osât désormais s'approcher de cette côte. »*

L'Olonnais, à ces mots de bourreau et de pendre, devint furieux. Il fit ouvrir l'écouille, par laquelle il commanda aux Espagnols de monter un par un, et, à mesure qu'ils montaient, il leur coupait la tête avec son sabre. Il fit ce carnage seul et jusqu'au dernier, qu'il garda en vie, et à qui il donna une lettre pour le gouverneur de La Havane, dans laquelle il lui mandait, qu'il avait fait de ses gens ce qu'il avait ordonné qu'on fit de lui et des siens ; qu'il était bien aise que cet ordre vînt de sa part, et qu'il pouvait assurer qu'autant d'Espagnol il prendrait, autant subiraient le même traitement ; mais que pour lui, il était résolu de se tuer plutôt, au besoin, que de tomber entre leurs mains. »

A.O. Oexmelin : « Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde »

La chasse-partie est un contrat qui lie un Flibustier à un équipage. Sur la chasse-partie sont inscrits les droits et les devoirs des Flibustiers. Outre quelques lois tacites, comme celle qui veut qu'on ne traite pas avec l'ennemi contre le groupe, qu'on ne doit en aucun cas tuer un autre Flibustier ou autres évidences, tout doit figurer sur la chasse-partie. La différence de la Chasse partie avec beaucoup de contrats de l'époque, vient du concours de chacun à sa rédaction. En effet, chaque clause est inscrite à la suite d'un accord commun de l'équipage dans son ensemble, et chacun est libre de partir si une clause ne lui convient pas, encore qu'il soit plus constructif d'en débattre avec les autres.

Une chasse partie peut contenir le type de clauses suivantes :

- ◆ Les indemnités payées sur le butin total pour les blessés figure toujours sur les chasse-parties. On considère chaque partie du corps du Flibustier comme son gagne pain et à chaque mutilation doit correspondre une indemnité, qui apparaît en argent ou en esclaves. Ce type de clause de la chasse-partie fait office de sécurité sociale – les Flibustiers furent en ce domaine très en avance sur leur temps.

L'argent est mis de côté à chaque expédition, permettant d'indemniser les blessés même lorsque le butin est faible. L'indemnisé a toujours le choix entre argent et esclaves, pour peu qu'il y en ait eu de pris pendant l'expédition. Voici quelques exemples d'indemnités présentes sur une chasse-partie, sachant qu'il y a peu de variations pour cette partie :

- I. Pour la perte d'un œil : 100 écus ou un esclave.
 - II. Pour la perte des deux : 600 écus ou six esclaves.
 - III. Pour la perte de la main droite ou du bras droit : 200 écus ou deux esclaves.
 - IV. Pour la perte des deux bras : 600 écus ou six esclaves.
 - V. Pour la perte d'un doigt ou d'une oreille : 100 écus ou un esclave.
 - VI. Pour la perte d'un pied ou d'une jambe : 200 écus ou deux esclaves.
 - VII. Pour la perte des deux : 600 écus ou six esclaves.
 - VIII. Pour une plaie qui nécessite le port d'une canule : 200 écus ou deux esclaves.
 - IX. Si un membre n'est pas perdu mais inutilisable, il est indemnisé comme si il avait été perdu.
- ◆ D'autres types de clauses apparaissent dans la chasse-partie, visant à récompenser ceux qui ont des initiatives heureuses, des responsabilités, ou ont fait des actions héroïques. On récompense aussi systématiquement le chirurgien, dont chacun reconnaît le statut quasi divin et le rôle à la fois noble et essentiel.
- X. Le chirurgien a deux cents écus pour son coffre de médicament, qu'il y ait eu recours ou non. En plus de cela, il reçoit une part de butin comme tout le monde.
 - XI. Celui à qui on doit la capture par son initiative reçoit cent écus.
 - XII. Si le navire appartient à l'équipage dans son ensemble, le capitaine reçoit pour lui le premier navire pris. S'il est le possesseur du navire, il recevra deux parts de prise et devra garder le meilleur du navire actuel et de la prise et brûler l'autre. Si le navire appartient au chef et qu'il est



perdu, son équipage doit demeurer avec lui jusqu'à ce qu'il puisse en acquérir un nouveau pour lui.

XIII. On ne récompense pas systématiquement les autres membres du commandement, à moins qu'ils le méritent particulièrement.

- ◆ Enfin, il existe des clauses, qui comportent des punitions pour ceux qui auront fait preuve d'une indiscipline coupable. On peut aller jusqu'à les priver de leur part. Il existe toujours une clause pour les détournements de fond.

XIV. Tout membre d'équipage qui détournera plus d'un écu de butin à l'encontre de son équipage perdra sa part de butin, et prend le risque d'être chassé des Frères de la Côte.

La chasse-partie est rédigée par le capitaine, le commandement et ceux de l'équipage qui ont été élus pour cette tâche. Mais chaque homme d'équipage a droit de vote pour chaque clause.

Matelots

« Exposés comme nous le sommes à une infinité de dangers, notre destinée est bien différente de celle des autres hommes. Aujourd'hui vivants, demain morts, que nous importe d'amasser et de ménager ? Nous ne comptons que sur le jour que nous vivons, et jamais sur celui que nous avons à vivre. Tout notre soin est plutôt de passer la vie, que d'épargner de quoi la conserver. »

A.O. Oexmelin : « Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde »

Avant de partir dans une expédition, les Flibustiers s'associent par deux pour se protéger dans le combat, et prendre soin l'un de l'autre en cas de famine, de blessure ou de maladie. Ils passent entre eux un écrit privé, qui fait office de testament et qui stipule le plus souvent que si l'un des deux matelots meurt, son matelot hérite de tout son bien.

Les matelots ne se choisissent pas par hasard, mais entre amis. De toute façon, l'amatelotage crée des liens très forts entre les contractants, qui ne s'abandonnent jamais dans le besoin. Il est inconcevable chez les frères de la côte qu'un homme trahisse son matelot. C'est du jamais vu, mais si cela se

voyait, jamais le traître ne serait pardonné par ses Frères de la Côte.

Les Flibustiers ne sont ni égoïstes ni fainéants dans leurs rapports entre matelots. Jamais un matelot n'ira reprocher à son compagnon qu'il en fait moins que lui. Lorsqu'il s'agit de se marier et qu'il y a litige, ils règlent cela à pile ou face. Non seulement le perdant sera le bienvenu dans le foyer de son matelot, mais devient souvent l'amant reconnu et reconnaissant de la donzelle, sans que la jalousie s'en mêle.

Le repas

Le coq de l'équipage fait deux repas par jour, si la nourriture est abondante, et un repas par jour si les vivres viennent à manquer. Le repas est composé de gros mil battu bouilli jusqu'à ce qu'il ressemble à du riz, auquel le coq mêle la graisse du pot à viande. La viande accompagne ce plat très sain et excellent, présenté dans des grands plateaux où l'équipage se sert sept par sept.

Le Capitaine

Le capitaine est élu par son équipage, qui ne supporte de sa part aucune tendance à la préséance. Si le capitaine est mieux logé ou nourri qu'un membre de l'équipage, celui-ci peut échanger sa place avec celle du capitaine, qui ne bronche pas. Cette vision égalitaire n'entame en rien l'admiration et la considération avec lesquelles l'équipage regarde son capitaine. Jamais capitaine de navire de guerre ne sera autant aimé et obéit.

Pourtant, lorsque le capitaine ne plaît pas à son équipage, qu'il soit lâche ou incompetent, il est abandonné sur une île déserte, avec pour tout attirail son arme, c'est-à-dire son fusil, quelques pistolets, son sabre, et de la poudre. Le capitaine n'a pas son mot à dire et ne dit d'ailleurs rien, car il sait que c'est ainsi et qu'il n'a à s'en prendre qu'à lui. Si le capitaine leur manque et qu'ils en ont besoin de lui, les membres d'un équipage peuvent repasser près de l'île où ils l'ont déposé pour le prendre s'il est encore en vie.

Méthodes d'Attaque

La première chose à faire lorsque la vigie repère un navire est de prier pour qu'il soit



Espagnol, faute de quoi il sera dédaigné. Si c'est le cas, la deuxième prière est pour son contenu, qu'on veut miroitant et sonore et la troisième est pour la victoire, sans laquelle les deux prières précédentes ne servent à rien.

Il existe maintenant plusieurs méthodes d'approche :

Si on est nombreux, bien armé mais découvert, l'attaque de front peut s'imposer. On prépare alors les canons, qu'on fait tirer aussi souvent que possible, pour empêcher l'ennemi de partir et l'alléger du nombre de ses combattants. Il est bien sûr inconcevable de couler un navire chargé d'or. Le minimum de membre de l'équipage reste sur le pont, c'est-à-dire, lorsqu'il n'est pas nécessaire de manœuvrer, le timonier. Les autres s'allongent sur le tillac, pour se protéger de la mitraille et des tirs de mousqueterie. Alors que leur navire accoste l'ennemi, les Flibustiers sautent à l'abordage et prennent le contrôle du bateau.

S'ils sont dans une frêle embarcation, il peut être avantageux de se faire passer pour des pêcheurs. Ils cachent leur nombre en se couchant sur le tillac, comme pour la description précédente. Ils tâchent de passer près de leur victime pour les aborder à l'improviste. Il est tout aussi efficace, si ce n'est plus, de suivre sa proie et de l'approcher sans bruit pendant la nuit, tous fanaux éteints.

Si le navire à prendre fait parti d'un convoi, ils suivent leur proie jusqu'à ce qu'elle s'éloigne suffisamment du convoi et l'abordent, de préférence pendant la nuit. Les flibustiers peuvent se faire passer pour un membre du convoi ayant pris un navire d'aventurier, afin de s'approcher sans difficulté des autres navires du convoi.

Après le Combat

« En effet, comme les Espagnols ont été le fléau des Indiens, on peut dire que les aventuriers sont le fléau des Espagnols ; mais je n'en sache point qui leur ait fait plus de mal que le jeune Monbars, surnommé l'Exterminateur. L'Olonnais même, à ce qu'on prétend, ne leur a jamais été aussi redoutable. On trouve sur ce sujet une grande différence entre ces deux aventuriers : l'Olonnais a souvent fait mourir plusieurs Espagnols qui ne lui résistaient pas, au lieu que Monbars n'en a jamais tué un seul qui ne lui ait résisté.

L'Olonnais qui le connaissait particulièrement m'a assuré qu'il était d'une des très bonnes familles

du Languedoc, qu'il avait été très bien élevé, et qu'il s'était appliqué surtout à tous les exercices qui peuvent former un gentilhomme. On prétend que, dans sa jeunesse, il avait lu plusieurs relations de la conquête des Indes par les Espagnols et, par conséquent, des cruautés inouïes qu'ils y ont exercées. Cette lecture fit naître dans son âme la haine pour les vainqueurs, et la compassion pour les vaincus. Il témoigna toujours dans la suite un grand désir de venger ceux-ci, et il sentait une joie excessive lorsqu'il apprenait que les Indiens avaient battu les Espagnols. »

A.O. Oexmelin : « Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde »

Dès que l'ennemi s'est rendu, les Flibustiers commencent par soigner les blessés des deux camps. Les blessés sont amenés dans la cuisine, lieu le plus commode pour servir, pendant une courte durée, d'infirmierie. Lorsque le chirurgien fait son office, il n'y va pas de main morte et coupe en général plus de membres qu'il n'en faut, pour ne pas prendre de risque de voir se propager la gangrène.

On songe ensuite à se débarrasser des ennemis, qu'on débarque en un lieu où ils sont en sécurité mais ne pourront pas amener trop vite leurs compatriotes. Si la prise est un bon navire, un tiers des Flibustiers embarquent à son bord et la ramène à la Tortue, pour les Flibustiers Français, ou à la Jamaïque, pour les Anglais. On monte sur la prise soit par choix, soit par tirage au sort. Le navire est en général racheté par un armateur ou le gouverneur de ces îles. Les prises servent souvent pour repartir en course, mais peuvent redevenir marchands pour le compte de leur nouveau pays. La coutume veut que le navire de prise soit vendu entre un cinquième et un dixième de sa valeur réelle.

Une fois à la Tortue ou à la Jamaïque, les frais de commission doivent être payés au gouverneur, le chirurgien doit recevoir sa part, ainsi que les estropiés et le capitaine. Une fois ces formalités accomplies, on peut entamer le partage du butin.

Partage du Butin

Le partage du butin suit un rituel élaboré, mais effectué dans la joie, pour des raisons assez évidentes.

Avant toute chose, tous les membres de l'équipage, capitaine compris, sont forcé à



apporter tout ce qu'ils ont pu récupérer pendant l'expédition. Les gains inférieurs à cinq sous ne sont pas soumis à cette lois, pour que le partage ne se passe pas en chipotages. Lorsque tout le monde a apporté sa part, chacun doit jurer solennellement, la main posée sur le nouveau testament, qu'il n'a rien détourné. Celui qui passerait un faux serment perdrait sa part au profit des autres ou au profit d'une chapelle, pour laver son affront à la face du seigneur.

Lorsque tout le monde a juré, l'équipage procède au partage de l'argent monnayé, puis aux pierreries et ouvrages faits d'or ou d'argent. Pour le reste de la cargaison, le quartier maître réunit les hommes par groupes de six ou dix et fait de la cargaison autant de lots qu'il y a de groupes. Les lots sont ensuite répartis au hasard et leur contenu est distribué entre les membres du groupe qui l'a reçu.

Lorsque la prise n'est pas assez bonne pour être ramenée à la Tortue ou à la Jamaïque, les Flibustiers n'emportent que l'argent monnayé et les pierres précieuses, en laissant la cargaison. Quand ils mettent la main sur une cargaison de sucre et de cacao, il est évident qu'ils en gardent une bonne partie pour faire du chocolat, qui a son charme à bord.

Un butin de quelques centaines d'écus est une somme que des gens ordinaires mettraient des années à dépenser, mais il n'en est pas de même pour les Flibustiers, qui ne retournent à bord que lorsque tout est dépensé, c'est-à-dire très vite. C'est criblés de dettes qu'ils repartent en course quelques semaines après être arrivés.

Dépenser son argent à la Tortue

« Un nommé Vent-en-Panne, Français de nation et fort adonné au jeu, perdit un jour tout son voyage, qui valait environ cinq cents écus, sans compter près de cent pistoles qu'il avait empruntées à ses camarades. Ceux-ci, ne voulant plus lui prêter, le réduisirent à servir les joueurs. Ayant gagné à ce métier plus de cinquante écus, il recommença à jouer et gagna environ douze mille écus. Il paya ses dettes, résolut de ne plus jouer et s'engagea sur un navire anglais qui allait à la Barbade et de là en Angleterre. A la Barbade, il se trouva avec un riche juif, et n'ayant pas pu résister à la tentation du jeu, il lui gagna treize cents écus en argent monnayé, cent mille livres de sucre qui étaient déjà embarquées sur un navire prêt à faire

voile vers l'Angleterre. Outre cela, il lui gagna un moulin à sucre, avec soixante esclaves. [...] Le juif revint avec quinze cents jacobus d'or, qui tentèrent le malheureux et lui fit perdre tout ce qu'il avait gagné, outre son habit. »

A.O. Oexmelin : « Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde »

Il est plus rapide et plus facile de dépenser son argent à la Tortue que partout ailleurs. Dans les tavernes de cette île, comme l'auberge du « Rat qui Pète », on sait rire en faisant ripaille, mais les cabaretiers savent aussi comment tirer les pièces de huit du nez des Flibustiers. Ils proposent des mets raffinés et rares à des prix défiant toute imagination et des femmes belles à en faire pleurer les pièces par les yeux.

Les deux types de femmes qui tirent profit des pièces des aventuriers sont les serveuses des tripots, qui se font putains pour leur compte si elles sont libres ou pour le compte du Cabaretier si elles sont esclaves., et les amantes, qui ne sont pas les moins intéressées.

Les putains sont le plus souvent des esclaves venant de tous les pays du monde, tant que leur minois est attrayant et le reste tout autant. Elles ont intérêt à plaire et à travailler dur, car rappelons-le, les Habitants ne sont pas des tendres.

Les amantes sont le plus souvent les femmes elles-mêmes des Aventuriers, que d'Ogeron fit venir à grand frais en 1666 pour faire de la Tortue plus une colonie qu'un repaire de forbans. Ces damoiselles étaient des prostituées et des reprises de justices dans l'ancien monde, mais sont femmes respectables dans le nouveau. Elles ont été achetées à leur arrivée, mais ont mis peu de temps pour passer de victimes à tortionnaires. Elles mènent leurs hommes à la baguette et usent de leur argent autant que lui. Les flibustiers sont content de revenir à terre pour retrouver leur dulcinée, mais celle-ci leur donne aussi une raison supplémentaire de partir, pour échapper /a leurs reproches et à leurs serres de rapaces.

Les Flibustiers sont encore plus prompts à dépenser leur argent en jouant au jeu. Non seulement ils perdent et gagnent, puis reperdent des fortunes en un journée, mais ils jouent aussi une avance sur leurs prochaines courses, si bien qu'en partant, on entend



autant les cris désespérés des créanciers que ceux des femmes, pour les mêmes raisons bien entendu. Eux-mêmes ont à peine eu de quoi se racheter du plomb et de la poudre.

Se Faire Prendre

« Il avait écrit cette lettre, comme si elle venait de quelque fameux aventurier, qui sachant que Roc était pris, menaçait le gouverneur que s'il arrivait mal à qui que ce fut de ses camarades, il pouvait assurer qu'autant d'Espagnols il prendrait, autant il en ferait périr. A la vérité, cette menace intimida le gouverneur, qui fit réflexion sur ce que la ville de Campêche avait déjà été prise par une troupe de ces gens-là [...]. Il ne parla donc plus de pendre Roc. »

A.O. Oexmelin : « Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde »

Il arrive malheureusement que des Flibustiers soient pris par les Espagnols au cours de leurs courses. Ils sont parfois pendus tout de suite, ce qui est assez fréquent, même si les Espagnols leur promettent la vie sauve en échange d'une reddition. Les Espagnols ne sont pas connus chez les Flibustiers comme des gens d'honneur. Cela s'explique assez bien car les Flibustiers sont considérés par les Espagnols comme des pirates. Ils les appellent *ladrones*, ce qui signifie voleurs en Espagnol, et ne sont donc pas tenus de rester fidèles à leur parole. Il est vrai que certains Espagnols ne respectent pas non plus leur parole et agissent en traître même vis à vis des gouverneurs et des navires de guerre Français. Pour exemple, alors que d'Ogeron allait rejoindre une escadre Française à Curaçao, il s'échoue à Porto Rico, où les plus idéalistes de son Equipage allèrent voir les Espagnols, car ils n'étaient alors pas en guerre. Les Espagnols se les répartirent comme des esclaves, au lieu de leur donner un navire, comme on le doit à des naufragés dans un pays civilisé. Il est évident que cela ne plut pas à d'Ogeron qui rasa Porto Rico avec 1500 de ses hommes.

Les Flibustiers prisonniers sont emmenés au gouverneur le plus proche, dont la tendance, comme ses compatriotes, est d'éliminer rapidement la racaille. S'il est magnanime, les prisonniers servent de manœuvres dans les champs ou les mines, où sont ramenés en Espagne, d'où ils trouvent les moyens de rejoindre la France. Les flibustiers connaissent plusieurs manières de rendre un gouverneur magnanime, s'il ne l'est pas

naturellement. Les Espagnols en général sont sensibles aux bonnes choses de la vie ainsi qu'aux bonnes manières. Si un prisonnier agit en homme du monde, il a plus de chances de se voir accorder une grâce. Il peut se présenter sous un jour inverse et menacer le gouverneur de représailles sanglantes. Si la ville a déjà des souvenirs douloureux d'un passage d'aventurier ou a failli y passer, cet argument peut porter. Pour qu'il porte néanmoins, il faut persuader le gouverneur de l'imminence des représailles. Si les représailles doivent arriver un mois plus tard, le gouverneur sera moins bien disposé que si un groupe de Flibustier avance sur la ville ou tient un nombre important d'Espagnols qu'il fera mourir martyrs si les Flibustiers sont pendus.

Il existe une dernière possibilité de salut pour les Flibustiers. Certains gouverneurs font passer le bien de la patrie après leurs affaires personnelles. S'ils ont une quelconque mission à proposer à une partie des prisonniers, tout en gardant les autres en otages, ils pourront proposer la liberté aux Flibustiers en échange de ce service. Les flibustiers ne doivent cependant pas rester dupes, car le Gouverneur les pendra si cela se trouve être son intérêt une fois le service rendu.

Prendre des Navires ou Prendre des Villes

Les Flibustiers commencèrent par prendre des navires marchands Espagnols, car ceux-ci étaient suffisamment nombreux et richement chargés pour qu'il soit possible de faire fortune sur mer. Prendre un navire s'avère plus facile que de s'attaquer à une ville, car l'ennemi n'est alors pas plus protégé que soi-même. De plus, les marchands sont moins bien armés que les Flibustiers et peuvent être pris de front. Enfin, pour terminer, il faut une journée pour prendre un navire et plus d'un mois pour prendre une ville.

Pour prendre un navire, il n'est nécessaire que d'être une vingtaine. Un plus grand nombre d'associé rend certes le coup plus sûr, mais diminue la quantité de butin. Les Flibustiers prirent des navires tant que ce fut possible, mais à force d'en prendre, les Espagnols devinrent plus frileux, et mirent moins de navire à la mer, attendant une escorte pour sortir. Vu que les Espagnols ne



diminuaient pas leur revenus pour autant, s'il y avait moins de navires sur la mer, le stockage des denrées et de l'or dans les villes devenait plus important. Les convois de navire, protégés par des lourds navires de guerre, devenaient aussi difficiles à prendre d'assaut que les villes elles-mêmes, rendant cette dernière activité plus lucrative et intéressante. Le premier Flibustier à se lancer avec une importante troupe à l'attaque d'une ville fut Louis Scott. Il a été suivi par de nombreux autres. Les plus grands d'entre eux sont sans nul doute Francis Nau, dit l'Olonnais et Henry Morgan.

Attaquer une Ville

« Vous êtes trop expérimentés, dit-il pour ne pas connaître le péril que nous courons, et trop braves pour le redouter. Il faut ici tout ménager et tout hasarder, se défendre, et attaquer tout en même temps, La valeur, la ruse, la témérité et le désespoir même, tout doit être mis en usage en cette occasion ; ou, si nous tombons entre les mains de nos ennemis, nous ne devons nous attendre à rien qu'à toute sorte d'infamie, aux plus cruels tourments, enfin à perdre la vie. Tâchons donc d'échapper à leur barbarie ; et pour y échapper, combattons. »

A.O. Oexmelin : *« Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde »*

Prendre une ville n'est pas une activité à prendre à la légère. Il faut souvent plus d'un millier de Flibustiers pour cette entreprise délicate. Les Flibustiers qui prennent la mer pour attaquer une ville pour la première fois pensent que tout l'or qui se trouvait dans la ville avant leur arrivée passera dans leur main. Cela ne se vérifie pas toujours, loin s'en faut, car les Espagnols sont prudents. A l'annonce de l'arrivée des Flibustiers, ils cachent leurs possessions dans les bois et grottes environnantes. Des aventuriers peu précautionneux, ou ne connaissant pas assez bien les environs pour surprendre la ville en pleine activité, ne récupéreront qu'un dixième de ce qu'ils auraient dû. Il est donc plus important que jamais d'être parfaitement discrets, chaque jour à découvert se comptant en centaines de milliers de pièces de huit.

Prendre un Guide

Le guide est peut être, avec l'appât du gain, la pièce maîtresse d'une expédition pour prendre d'assaut une ville. Toute personne qui

a vécu à l'intérieur ou près de la ville fera l'affaire, car elle en connaît les secrets. Un bon guide doit aussi savoir si des écueils menacent l'entrée des navires dans la rade donnant sur la ville. Un guide peut être un compatriote, ancien prisonnier des Espagnols dans cette ville, un esclave qui a vécu dans la ville dans cette même condition, un indien s'opposant à l'oppression Espagnol sur son peuple. Le guide peut aussi ouvrir la voie des Flibustiers sous la contrainte. Ce deuxième type de guide est évidemment moins sûr, car il pourra mentir et entraîner les Flibustiers dans un piège. Cette éventualité est cependant peu probable, car le guide ne peut alors espérer aucune compassion de la part de ceux qu'il aura trahis. Il peut au mieux espérer mourir rapidement d'un coup de sabre, et au pire comme un bon martyr chrétien, à la façon des Flibustiers.

Les aventuriers préfèrent se procurer un guide pour une expédition avant de partir, plutôt que d'espérer en trouver un sur place. Lorsque l'Olonnais propose à ses camarades Flibustiers de prendre Maracaibo, en 1666, ses deux arguments sont l'argent, dont Maracaibo regorge, du fait de son important trafic de tabac, et un guide connaissant la région, aussi bien par la mer que par la terre. Les expéditions sans guides ont de grandes chances de ne pas aboutir, ou de se terminer en carnage. Toutefois, certains endroits, comme l'île de Ste Catherine près de Maracaibo est parfaite pour ce rôle, car des hommes de la ville y sont postés en garnison dans un fort, que l'on peut prendre sans risque d'alerter la ville. Les gardes font par ailleurs de très bons guides, s'ils ne font pas de manières pour vendre leurs compatriotes.

Travail du Guide

La tâche du guide est avant tout de répondre aux questions des Flibustiers concernant les trajets à prendre et les endroits où les espagnols sont susceptibles de tendre des embuscades. Le guide doit aussi indiquer toutes les informations géographiques, politiques et logistiques de la ville. En d'autres termes, les Flibustiers attendent de lui qu'il soit capable de décrire la ville en détail, de donner la fréquence des relèves des gardes et le nombre de ces gardes. Plus important que tout, le guide doit aussi pouvoir prévoir en combien de temps des renforts venant d'autres villes sont susceptibles d'arriver et en quel nombre.



A partir de ces informations, les flibustiers établissent leur stratégie de bataille : s'ils arriveront par mer ou par terre en débarquant à quelques kilomètres de là. Ils décident aussi de l'importance de construire des canots. L'intérêt de ces canots et leur méthode de construction sont donnés dans le chapitre suivant.

Les Canots

Pour construire des canots, les flibustiers abattent des arbres de deux mètres de diamètres. Ils les coupent en deux et les évident. L'épaisseur de la coque après construction ne dépasse pas dix centimètres. Ces canots sont suffisamment volumineux pour porter vingt hommes ou cinq hommes et un canon, qui ne pourra cependant pas tirer du canot.

Passer par la Terre

Passer par la terre peut se révéler indispensable, si, par exemple, la visibilité sur la rade de la ville est excellente, où si la lune est pleine. Le passage par la terre permet bien sûr d'attaquer des villes des mers du sud, car les flibustiers y passent moins fréquemment. Dans ce cas, le transport du butin ne sera pas une mince affaire, sachant qu'il faut une semaine pour traverser l'isthme de Panama. Le temps de réaction sur terre doit être immédiat, sous peine de subir de lourdes pertes, les mousquets et pistolets devront donc rester toujours chargés. Cela peut se révéler dangereux, car un coup qui part tout seul met l'ennemi en alerte.

Afin d'attaquer une ville intérieure, les flibustiers essaient de profiter au maximum des cours d'eau, les remontant en canots. Les flibustiers se fatiguent moins en remontant une rivière paisible à la rame qu'en traversant machette à la main des forêts denses et hostiles. Les canots servent en plus à ramener le butin de la ville prise vers les navires, et ce sans se fatiguer. Toutefois, les canots devront être laissés à en arrière lors de l'assaut de la ville proprement dite car la ville ne donne pas toujours directement sur le cours d'eau. Le groupe de flibustier se sépare en deux : ceux qui attaquent la ville et ceux qui gardent les canots. Perdre les canots signifie souvent la mort pour les flibustiers, pourtant ils ne peuvent se permettre de laisser trop

d'hommes, car la prise d'une ville réserve des surprises qu'il vaut mieux affronter à plusieurs. Lorsque les Espagnols sont mis au courant par l'un de leur guetteur indien, ou des émissaires venant de la côte, leur préoccupation, après avoir caché leurs richesses dans les bois, se tourne vers la recherche des canots. Ils cherchent à prendre les flibustiers par surprise, à les tuer et à détruire les canots. La surprise, lorsqu'on revient aux canots chargés d'or, de ne trouver à l'endroit où on avait laissé les canots que des cadavres de flibustiers est fort désagréable.

Les villes intérieures brillent rarement par leur richesse, car elles ne peuvent servir de carrefour de commerce. Elles produisent des matières premières et de la nourriture. Le plus souvent, les flibustiers les attaquent pour « faire du biscuit », c'est-à-dire faire le plein de vivres. Les villes intérieures ne connaissent pas souvent les attaques des flibustiers, et sont par conséquent peu défendues et contiennent plus d'esclaves travaillant dans les plantations ou les mines que d'espagnols. Les désastres lors de telles expéditions, qui servent en général de préambule à une descente de plus grande envergure, se révèlent rares, surtout si les canots sont mis en sécurité.

Embuscades

Les embuscades deviennent très fréquentes à terre à partir du moment où les Espagnols sont au courant de l'arrivée des flibustiers. Les lieux parfaits d'embuscades sont les défilés où on ne peut passer à plus de dix de front, car les flibustiers sont alors à un contre cent. Il est rare que les flibustiers aient beaucoup de pertes lors de ces embuscades. Même en étant 5 à 10 fois plus nombreux, les Espagnols partent battus d'avances et n'arrivent à tuer que quelques flibustiers avant d'être défaits, victimes des tirs mortellement précis de leurs adversaires et de la terreur que leur inspire ces diables humains. En général, les flibustiers ne s'énervent pas, mettent leurs ennemis en joue et font mouche à tout coup. Lorsque les Espagnols sont armés de canons chargés à mitraille, il est plus judicieux de partir à l'assaut.

Les Espagnols seront mis en déroute si le capitaine arrive à galvaniser ses troupes, comme l'Olonnais, qui dit aux siens : « Courage, mes frères, il faut avoir ces gens là ou périr : suivez moi, et si je succombe, ne



vous ralentissez pas », avant de foncer tête baissée sur les vingt pièces de batterie Espagnoles.

Forts protégeant la Ville

Les forts qui protègent une ville sont beaucoup trop dangereux pour les laisser aux Espagnols pendant la prise de la ville. Il sont placés en des lieux stratégiques, mais pas forcément très près du port. Les forts sont construits de préférence sur des hauteurs, ce qui leur permet de couvrir une plus grande zone et d'accroître la portée des canons. Ils commandent – c'est le terme consacré – l'entrée d'une baie, l'entrée d'un défilé, la ville elle-même, ou un lieu de passage obligé des agresseurs, même s'il n'a pas une situation très propice à la défense.

Ces promontoires, collines ou petites montagnes sont inexpugnables, pour des non-flibustiers en tout cas. Il est impossible le plus souvent de se contenter de les canonner, car les batteries sont d'une précision redoutable et les Espagnols remplacent le bois des forts exposés à la mer par de la pierre de taille. La ruse est donc nécessaire, ainsi que l'exploitation de la force principale des flibustiers : le mousquet.

S'ils comptent sur leur adresse au tir presque aussi légendaire que celle des boucaniers, les Flibustiers peuvent se cacher dans les bois environnants. Ils se construisent des abris de fortune à portée de Mousquet, pour s'y poster et moucher tous les Espagnols qui pointeront leur nez aux murailles. Pendant ce temps, leurs compagnons montent à l'assaut du fort, certains que les Espagnols n'oseront se montrer de peur de s'exposer à une mort certaine. Pour employer cette méthode avec succès, il est essentiel de diriger une troupe de flibustiers d'élite, ou de posséder quelques canons, pour ouvrir la porte ou les murs, s'ils sont en bois. Une sortie à cheval des Espagnols serait stoppée net par une décharge de deux ou trois canons chargés à mitraille.

Au cas où la défense du fort serait trop forte, ou pour ne pas prendre de risque, les flibustiers devront exploiter au maximum leurs ressources et faire fonctionner leurs méninges. Par exemple, si les toits des maisons sont en bois, y mettre le feu jetterait le désordre à l'intérieur du fort. Inciter les espagnols à faire une sortie, en simulant une fuite réduirait leur nombre. Si les espagnols ne

sont pas au courant de la présence des Flibustiers, ceux-ci peuvent faire sauter quelques barils de poudres à longue distance, tout en préparant une embuscade, canon à l'appui. Si les Espagnols ne sont pas trop méfiants, ils laisseront peu d'hommes à l'intérieur du fort en partant, le rendant vulnérable. Les meilleurs ingrédients d'une prise de fort sont la discrétion, la surprise, l'exploitation du décors et la prévision des réactions de l'ennemi à des situations exceptionnelles.

Venir par Mer avec les Navires

Les villes Espagnoles sont souvent portuaires où donnent sur des rivières. Les villes portuaires et maritimes peuvent être attaquées directement par de gros navires comme des sloops, des brigantins ou des corvettes. Ce type d'attaque n'est judicieux que si le vent est suffisamment fort pour que le trajet jusqu'au port soit trop court pour laisser le temps aux Espagnols de se préparer. Les Flibustiers partent donc à la voile de façon à arriver à l'aube, heure à laquelle les Espagnols sont moins frais, moins vigilants, et à laquelle les Flibustiers voient suffisamment bien pour faire preuve de leur adresse au tir. Il est exclu de partir le long d'une côte la nuit sans connaître parfaitement la proximité maritime du fort, donc sans guide expert en la matière. Plusieurs expéditions ont failli tourner à la catastrophe car le vent est tombé alors que les Flibustiers se rapprochaient de la ville par mer.

Avant d'arriver à la ville, les Flibustiers devront prendre tous les forts qui les séparent de la ville et qui commandent la baie. La prise de fort est décrite dans le paragraphe « Passer par la Terre ». Les navires de guerre stationnés dans la baie ou au port devront être mis hors d'état de nuire. Toutefois, si ces navires de guerre sont trop nombreux et trop lourdement armés, les Flibustiers préféreront arriver par terre, car un navire de guerre à quai est bien inoffensif.

Défense dans les Villes

Les villes Espagnoles, si elles sont importantes, peuvent être défendues – protégées – malgré les forts qui en interdisent l'entrée. Des fortifications de bois peuvent entourer la ville, qui aura tout de même du mal à résister car la taille de la ville ne permet pas de mettre suffisamment d'hommes armés



sur les murailles pour contenir plusieurs centaines de Flibustiers. Lorsque c'est le cas cependant, les Espagnols y ajoutent des batteries de canons chargés à mitraille dans les rues principales.

Ces défenses n'empêchent jamais les Flibustiers de prendre une ville, car ils ont affrontés trop de dangers pour repartir bredouilles, mais peuvent tuer de nombreux assaillants. Les Flibustiers ne sont pas non plus enclins à préparer un siège, pour la bonne raison qu'ils possèdent moins de nourriture que les villageois. D'autre part, un siège donne le temps aux villes environnantes d'apporter leur secours.

Reddition

Les Flibustiers ne craignent pas de monter au combat, mais, par simple bon sens, préfèrent la méthode douce, si celle-ci ne risque pas de les mettre en péril, ni de diminuer sensiblement leur part de butin. La reddition est une alternative acceptable pour les Espagnols, car elle leur permet souvent de poser leurs conditions. En général, les Espagnols commencent pas se défendre, et lorsqu'ils se sentent en mauvaise position, ils sont plus sensibles à une demande de reddition. Résister trop longtemps risque de leur coûter cher, mais la reddition n'est pas non plus sans danger. Les Flibustiers sont reconnus pour leur férocité et les tortures atroces qu'ils infligent à leur prisonniers. Les Espagnols les considèrent donc plus comme des pirates que comme des corsaires et font donc peu de cas de leur parole.

Si la reddition survient tôt et que la prise de la ville ne semble pas gagnée d'avance, les Espagnols peuvent obtenir des conditions avantageuses. Par exemple, les Flibustiers peuvent permettre aux Espagnols de quitter la ville sans encombre s'ils leur laissent toutes leurs possessions et qu'ils n'ont pas eu le temps de tout cacher dans les bois. En général néanmoins, les Flibustiers réclament une reddition sans conditions, si ce n'est qu'ils épargneront les prisonniers. Epargner ne signifie pas dispenser de torture, si les Espagnols sont susceptibles de cacher leur or dans les bois environnants.

Le Pillage

Lorsque les Flibustiers sont maîtres de la ville, ils commencent par emprisonner tous les Espagnols qui tombent entre leur mains. Les prisonniers ont souvent séquestrés dans l'église, qui peut contenir un grand nombre de personne et qui offre peu d'accès vers l'extérieur. Les femmes et les hommes sont séparés, ce qui permet d'exercer des pressions sur les uns en les menaçant de faire souffrir leur conjoint ou conjointe. Lorsque tous les habitants présents sont enfermés, la ville est fouillée de fond en comble pour en extraire toutes les richesses. Chaque pille à sa manière et le partage se fera bien plus tard, loin de la ville et de tout danger. Le fruit du pillage n'est conséquent que si la ville a été prise par surprise. Ne sont gardés que les espèces sonnantes et trébuchantes, ainsi que les bijoux.

Pendant le pillage, nos amis Flibustiers font bombance, et ce d'autant plus qu'ils ont enduré la faim et la soif avant de prendre la ville. Ils s'enivrent tant et plus, mangent comme dix et utilisent les femmes Espagnoles pour satisfaire leurs désirs. L'ivresse de leur équipage convient rarement aux capitaines, qui y voit une faiblesse du groupe exploitable par les Espagnols. Ils peuvent alors faire courir des bruits, le plus souvent sans fondement, comme par exemple que le vin est empoisonné, afin que leurs hommes restent sobres.

La Gêne

« Après lui avoir donné l'estrapade avec une cruauté inouïe, on le prit et on l'attacha par les deux mains et par les deux pieds aux quatre coins de la maison ; ils appellent cela nager à sec. On lui mit une pierre qui pesait bien cinq cents livres sur les reins et quatre hommes touchaient avec des bâtons sur des cordes qui le tenaient attaché, si bien que tout son corps travaillait. Nonobstant ce cruel supplice, il ne confessa rien.

On mit encore le feu sous lui, qui lui brûla le visage, et on le laissa là pendant qu'on tourmentait son camarade, qui après avoir été estropié, fut suspendu par les parties que la pudeur défend de nommer et qui lui furent presque arrachées ; ensuite on le jeta dans un fossé et on le perça à coups d'épée, en sorte qu'on le laissa pour mort, quoique il ne le fut pas. »

A.O. Oexmelin : « Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde »



Alors que le pillage, qui a duré de quelques jours à quelques semaines, est terminé, les Flibustiers n'ont fait main basse que sur une faible partie des richesses de la ville. Les Espagnols sont soit partis dans les bois, soit n'ont pas désiré fuir, mais ont enterré la plus grande partie de leur richesse dans les environs. Les deux méthodes employées par les Flibustiers pour récupérer tout ce qui consistait à fouiller tous les environs pour retrouver les fuyards et à passer à la gêne – la torture – tous les villageois pour leur faire avouer où ils ont enterré leur magot.

Les Espagnols qui ont choisi de fuir l'ont fait alors que c'était encore possible, et ne savent pas forcément si la ville a été prise ou non. Ils préparent alors des lieux de retraite dans une clairière ou dans une grotte, se réunissant à deux ou trois familles avec leurs esclaves pour unir leurs forces. Ils ont apporté avec eux des vivres et toutes leurs richesses, en tout cas leur argent. Leurs esclaves vont couper du bois, chasser et faire des cueillettes pour améliorer leur ordinaire. C'est souvent sur ces esclaves que tombent les Flibustiers. Ils tentent alors de leur faire avouer ou se trouve leur maître en leur promettant la liberté puis en les torturant s'ils s'acharnent. Certains esclaves se laissent tuer plutôt que de trahir leur maître, mais la plupart cèdent. Les flibustiers partent alors à une dizaine pour débusquer l'ennemi et reviennent avec des nouveaux candidats pour la torture et des caisses pleines d'or. S'ils sont au courant de la prise de la ville, ils choisissent soit de rester en attendant le départ des bandits, soit de partir pour la ville la plus proche. Certains fuyards se présentent en ville en croyant les flibustiers partis et tombent dans leurs mains.

Le sort des prisonniers est bien moins enviable, car les Flibustiers ne sont pas tendres. Quatre raisons peuvent pousser les aventuriers à torturer plus qu'ils ne devraient. Tout d'abord, ils sont avides d'or et sont persuadés que tous les Espagnols en sont pourvus et le leur cache, ce qui n'est pas tout à fait faux. Ensuite, ils se vengent sur les prisonniers de leurs compagnons, ou pire encore matelots, qui sont morts pendant le combat. Troisièmement, la quasi-totalité des Flibustiers voue une haine implacable contre les Espagnols en général, pour des raisons diverses et variées. Enfin, au sein même de la communauté des frères de la côte, la

réputation d'un homme est basée avant tout sur sa férocité. L'atrocité des tortures subies par les prisonniers n'ont de limite que l'imagination des Flibustiers.

La torture peut être très expéditive pour des flibustiers peu patients comme Roc ou l'Olonnais. La technique en est simple et assez efficace. Les prisonniers défilent un à un devant le flibustier, qui le questionne avec un regard furibond. Si la réponse n'est pas satisfaisante, l'Olonnais découpe l'homme en deux d'un coup de sabre, ou lui arrache le cœur, qu'il mange devant les prisonniers suivants, qui se révèlent plus coopératifs. Evidemment, il est préférable d'avoir quelque chose à cacher lorsqu'on subit ce genre de torture.

Lorsque les Flibustiers sont plus patients, ils peuvent tenir les pieds de leur prisonnier au-dessus du feu, le passer à tabac, torturer un de ses proches devant lui, violer sa femme. Ils peuvent aussi lui mettre les mains derrière le dos et le suspendre par les poignets, ce qui tord les bras et crée une douleur atroce. Vous imaginez le reste.

Les Flibustiers posent deux types de questions : « Où se trouve ton or » ou bien « Où se cachent les autres ». La communication est difficile car peu de Flibustiers savent parler Espagnol et encore moins d'Espagnols parlent Français ou Anglais. Passer la gêne à toute la population d'une ville peut prendre un ou deux mois, mais rapporte seule un butin supérieur au simple pillage.

La Rançon

Avant de partir, les Flibustiers demandent une rançon pour la ville et des rançons pour chacun de leur prisonniers importants, c'est-à-dire riches. Si la rançon pour la ville, qui s'élève entre cinquante et deux cent mille pièces de huit n'est pas payée dans la quinzaine, celle-ci sera brûlée jusqu'au sol. C'est ainsi que la ville de Panama a dû être reconstruite après le passage de Morgan en 1670.

Les prisonniers les plus riches peuvent être rançonnés, pour une valeur de 500 pièces de huit pour les bourgeois importants, à 30 000 pièces de huit pour un gouverneur et encore beaucoup plus pour un membre de la famille royale Espagnole. Si la rançon n'est pas payée,



les Flibustiers stipulent que la personne sera emmenée à La Tortue et que la rançon sera attendue là-bas. Toutefois, le transport de prisonniers est coûteux en surveillance et en nourriture, alors ceux-ci sont vite débarqués sur le chemin. D'ailleurs, peu de Flibustiers tuent sans raison un prisonnier. Notez l'argent, la haine et le plaisir sont des raisons.

Le Partage du Butin

Le partage du butin peut se faire à la Tortue, ce qui est préférable car il est alors effectué en toute liberté et sécurité. Le chemin est cependant long et l'impatience de palper sa richesse beaucoup trop grande pour de nombreux flibustiers, qui peuvent demander une halte dans un refuge pour procéder à la répartition, exactement comme après une prise de navire.

La répartition de butin la plus célèbre fut celle au cours de laquelle Morgan roula les Flibustiers qui l'avait accompagné lors du raid sur Panama. Il réussit à faire main basse sur les plus beaux bijoux, les plus belles esclaves, et était parti sur le meilleur navire, avant de se retirer à la Jamaïque pour en devenir le gouverneur. La haine implacable que ses ex-compagnons lui ont voué après ce méfait, ruinés et forcés de monter à bord d'un navire faisant eau de toute part, n'a jamais pu être assouvie.

Formation

Certains Flibustiers sont partis en course dès leur arrivée dans les îles mais ceux-là sont beaucoup moins nombreux et moins endurcis que ceux qui ont servis comme engagés. La meilleure école de la Flibuste est encore la Boucanerie, qui forme des brutes endurcies et sanguinaires, mais aussi des tireurs d'élite. C'est avant tout au mousquet que les Flibustiers remportent leurs victoires.

Etre un bon Flibustier nécessite avant tout d'être un ingénieur, car leur génie doit suppléer à la faiblesse de leur nombre.

Psychologie

Cet homme s'est rendu si terrible que les Espagnols ne peuvent pas seulement entendre son nom sans trembler. Il a l'air mâle et le corps robuste, la taille médiocre mais ferme et droite, le

nez plus large que long, les sourcils et les yeux assez grands, le regard fier et toutefois riant. Il est adroit à manier toutes les armes dont se servent les Indiens et les Européens, aussi bon pilote que brave soldat, mais terriblement emporté dans la débauche. Il marche toujours avec un sabre nu sur le bras, et si, par malheur, quelqu'un lui conteste quelque chose, il ne fait point de difficulté de le couper par le milieu ou de lui abattre la tête. Aussi est-il si notoire à toute la Jamaïque, et cependant on eut dire qu'on l'aime autant quand il est à jeun qu'on le craint quand il a bu.

Il a une extrême aversion pour les Espagnols, et il est si cruel que, quand il en prend quelques uns et qui ne veulent pas lui dire où ils ont caché leur argent [...], il les fait mourir martyrs. Il a même eu la barbarie d'en embrocher plusieurs et de les faire rôtir au feu.

A.O. Oexmelin : « Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde »

Organisation Hiérarchique

Les mésententes sont peu fréquentes chez les flibustiers, le faible cède toujours et naturellement au plus fort. Pour exemple, le capitaine Roc Fend en deux d'un coup de sabre toute personne qui s'oppose à ses décisions. Il est autant aimé à jeun qu'il est craint quand il a bu.

Solidarité

Les Flibustiers forment une confrérie et échangent entre eux des liens très forts. Il leur est inconcevable d'abandonner un de leurs frères aux mains de l'ennemi, si bien qu'ils sont prêts à perdre une vingtaine d'hommes pour en sauver un. Au moins, les hommes morts dans cette tâche ont eu le choix de leur destinée et sont morts pour le bien être du groupe. Cette façon d'agir crée une confiance très forte entre eux : ils savent qu'ils peuvent compter sur leurs Frères de la Côte. Cette confiance galvanise les troupes et effraie l'ennemi. Celui-ci sait, lorsqu'il se bat contre un groupe de flibustiers, que ceux-ci sont des combattants remarquables et tenaces. De plus, les flibustiers iront jusqu'au bout de leur entreprise et vaincront, fussent-ils perdus tous leurs hommes. Cette attitude, ajoutée à l'effroyable férocité des Flibustiers, donne à leurs ennemis l'impression d'être vaincus avant même de combattre.



Hardiesse et Férocité

Les Flibustiers à leur début se contentaient de prendre des navires, mais avec une hardiesse et des risques qui ferait frémir le soldat le plus aguerrri. Avec une poignée d'homme, de dix à trente, dans des canots, des chaloupes ou des esquifs, ils passent à l'abordage de navires gigantesques, à un contre dix. Au début, il pouvaient compter sur l'effet de surprise sans même le rechercher, car qui pourrait penser qu'un navire de guerre se ferait prendre par une troupe de sauvages dépenaillés et hurlants. Certains galions Espagnols ne tiraient même pas de coup de canon et les attendaient tranquillement, comme s'ils allaient les cueillir.

Les Flibustiers compense leur faible nombre par leur effroyable férocité. Leur regard est tellement épouvantable à soutenir qu'ils commence à vaincre par le regard et finissent le travail par le bras. Devant le regard d'un flibustier comme l'Olonnais, Pierre le Grand, Morgan ou encore Roc, des équipages entiers sont prêts à jeter les armes de crainte d'être exterminés s'ils résistent. Les atrocités commises par les Flibustiers ne se comptent plus d'ailleurs. Nau l'Olonnais, qui n'était pas connu pour son amour des Espagnol, ni par sa grande douceur, décapita un à un les Espagnols d'un navire de prise, en léchant la lame de son sabre, lorsqu'il y découvrit un bourreau du roi d'Espagne destiné à exécuter les flibustiers prisonniers. Il écrivit une lettre au gouverneur de la Havane pour lui annoncer qu'il avait fait de ses gens ce que lui voulait faire des siens.

L'Olonnais n'est pas une exception, loin s'en faut, car la férocité est nécessaire à la survie des Flibustiers, ainsi qu'à leur réussite, car elle déstabilise l'ennemi. Les pertes dans les rangs de Flibustiers sont d'ailleurs ridicules comparées à celles qu'ils infligent.

Les Flibustiers sont si hardis, si courageux et si redoutables qu'aucune entreprise ne les effraient. Ils ne pensent pendant le combat qu'à l'ennemi, jusqu'à ce que celui-ci se rende et ne partent en course par pour la gloire ou pour une patrie, mais pour l'appât du gain. Un navire de Flibustiers regroupe des gens de

divers pays, qui n'ont d'autre patrie que les mers qu'ils parcourent.

Dévotion

Les Flibustiers prient avec dévotion pour que le Seigneur leur vienne en aide à prendre le bien d'autrui, comme l'église prie pour conserver le sien. Lorsqu'il n'y a pas de prêtre à bord, donc presque toujours, c'est le capitaine qui prend ce rôle. Avant de manger, l'équipage récite chez les catholiques le cantique de Zacharie, le Magnificat et le Miserere. Chez les réformés, le capitaine lit un chapitre du Nouveau Testament.

Ah, que de dévotion et de ferveur pour demander la vie et le bien de son prochain ! C'est un spectacle joli à voir, même s'il ferait frémir les entrailles d'un bon sacristain.

Harangue

« Quand l'Olonnais vit qu'il ne lui restait pour avancer qu'un seul chemin que les Espagnols lui avaient laissé et où on ne pouvait marcher six de front : « Courage, mes frères, dit-il, il faut avoir ces gens-là ou périr : suivez-moi et, si je succombe, ne vous ralentissez pas. » A ces mots, il fondit tête baissée sur les Espagnols, suivi de tous ses gens aussi braves que lui. Lorsqu'ils se virent à portée de pistolet du retranchement, ils enfoncèrent jusqu'aux genoux dans la vase, et les Espagnols commencèrent à tirer sur eux avec une batterie de vingt pièces de canon chargées à cartouche. A la vérité il en tomba beaucoup, mais les dernières paroles de ceux qui tombaient ne faisaient que ranimer le courage des autres : « Courage ! disaient-ils, ne vous épouvantez pas, vous aurez la victoire. » En effet, après bien des efforts, ils franchirent enfin le retranchement. »

A.O. Oexmelin : « Histoire des Flibustiers du Nouveau Monde »

Un grand capitaine sait enflammer ses troupes, en leur faisant miroiter la victoire, en jouant sur la haine vouée à l'ennemi, l'appât du gain, ou encore sur l'amitié de ses troupes pour d'autres à secourir. Une bonne harangue doit être adaptée à la situation, pleine d'humour, de flamme. Elle crée avant le combat une cohésion indéfectible entre les membres d'un équipage et les fait entrer dans une rage aveugle qui ne s'apaise qu'avec la mort de l'ennemi.



Les Caraïbes

La description complète des Caraïbes et de la Nouvelle-Espagne fera l'objet d'un supplément de Pavillon Noir. Voici

simplement deux îles : St Domingue et La Tortue, qui forment le centre de la vie des Flibustiers et Boucaniers des Caraïbes.



St Domingue

Histoire de l'île

St Domingue est la première île du Nouveau Monde découverte par Christophe Colomb, qui y fit construire la ville du même nom. Les Espagnols durent exterminer plusieurs nations d'Indiens avant de prendre le contrôle de l'île. Ces indiens, aux mœurs très sauvages, mirent du temps à réaliser que les Espagnols étaient des hommes comme les autres, avec peut être la cruauté en plus. Ils se firent donc un plaisir de tuer le plus possible de leurs bourreaux, dussent-ils se sacrifier pour le faire, si bien que les Espagnols eurent de grandes difficultés à les réduire. Il reste quelques groupes d'Arawaks et de Caraïbes cachés dans les coins les plus reculés de l'île.

Les Espagnols importèrent dans l'île des quadrupèdes : sangliers, bœufs et chevaux, qui n'existaient pas dans l'île auparavant. Ces animaux se sont tout d'abord multipliés, mais leur population a diminué du fait de la chasse intensive des Boucaniers tant espagnols que français. Les villes et les villas espagnoles ont fleuri sur la côte, jusqu'à ce que les Hollandais les pillent et réduisent tout en cendre.

Position

L'île de St Domingue est située à 17° de latitude Nord, elle mesure 600km de long et 200km de large.

Description

Les prairies, appelées savanes par les Espagnols, couvrent une vaste surface de cette grande île et constitue une des principales richesses de l'île. Les rivières sont nombreuses et praticables.

Ressources Naturelles

Les montagnes de l'île sont très riches en fer, en argent et en or, que les rivières charrient sous forme de paillettes. Les esclaves vont récolter les paillettes avec des tamis lorsqu'il a bien plu. Ces montagnes cachent aussi de nombreuses mines de sel.

Commerce

Espagnol :

Les Espagnols font commerce de cacao, tabac et cuir. Ils élèvent, mais aussi chassent sangliers et bœufs, les uns pour leur chair, et les autres pour leur cuir.

Français :

L'île de St Domingue est un paradis pour les Boucaniers qui viennent chasser sangliers et bœufs. Les marais salants sont nombreux, quoique non exploités, sur le Ponant de l'île, à cul-de-Sac, Corion, etc. Les Français cultivent aussi du tabac près du bord de mer.

Les Français de St Domingue ont besoin d'outils : houes, haches, grattoirs, mais aussi de toile et d'eau de vie ou à défaut, de vin.

Découpage Politique

Cette île, auparavant propriété exclusive des Espagnols, est habitée, depuis le gouvernement d'Ogeron à la Tortue, à moitié de Français et à moitié d'Espagnols. Les Français occupent la partie Ouest de l'île (le ponant), et les Espagnols la partie Est (le levant). La supériorité numérique et militaire n'est écrasante ni pour les uns, ni pour les autres, si bien que les habitants et ennemis de cette grande île doivent se supporter comme



voisins. Toutefois, les Français n'ont sur St Domingue aucune forteresse.

Capitale

La capitale de l'île porte son nom, qui lui fut donné par Christophe Colomb, parce qu'il y arriva un dimanche. Il la fit donc appeler Santo Dominguo, c'est-à-dire le saint jour du dimanche. St Domingue est bâtie au bord d'une rivière dont un fort imposant défend l'entrée. L'administration royale et religieuse y est très développée, car on y trouve une chancellerie royale ainsi qu'un archevêché et plusieurs échés. Les Espagnols ont aussi bâti sur cette île plusieurs couvents de divers ordres religieux, ainsi qu'une université. Le port de St Domingue peut contenir nombre de navires, et n'est exposé qu'au vent du Sud. Tout le négoce espagnol de cette île passe par ce port, qui est le seul possédé par les Espagnols qui ait les qualités requises. Les Espagnols n'osent pas entrer dans les autres ports d'envergure, car les aventuriers français en sont les maîtres. Le port de St Domingue est la plaque tournante du commerce espagnol dans l'île. En effet, St Domingue fournit les autres villes espagnoles en marchandises nécessaires, et reçoit d'elles toutes leurs marchandises destinées à prendre la mer pour l'Espagne.

Autres villes Espagnoles

Santo-Yago-Cavallero est une petite ville de l'est de l'île, entourée de prairies où paît le bétail. Les habitants de cette ville, qui n'est pas fortifiée, vendent ainsi cuir et suif à la ville de St Domingue.

Le Cotui, gros bourg côtier situé au sud de l'île, produit en quantité du tabac et du cacao.

Sarna est une petite île accessible de Le Cotui, et ne possède d'autre ressource que du gayac, bois qui pousse sur son terrain sablonneux. Les Espagnols y venaient pour chasser le bétail qu'ils avaient importé, mais comme les aventuriers ont décimé ces troupeaux, les Espagnols ne viennent plus que pour pêcher.

A l'Ouest de l'île, au fond de la baie d'Acoa, qui peut contenir de nombreux vaisseaux, est sise la ville d'Asso. Elle est entourée de plaines où les Espagnols élèvent

du bétail pour commercialiser leur cuir et plantent du tabac. Ils font travailler leur Esclaves qu'ils laissent sur place dans des Hattos - villas - pour garder le bétail.

Près d'Asso, on peut trouver le bourg de St Jean de Gonave, qui s'ouvre sur une prairie appelée le Grand-Fond, ou la Savana-Grande, qui a vu de nombreux combats entre Espagnols et Aventuriers. Le bourg de St Jean de Gonave n'est habité que par des *mulatos*, qui sont de sang mêlé noir et Espagnol.

Autres villes Françaises

Les Français possèdent les villes de l'Ouest de l'île. On ne voit toutefois que des chasseurs, car les habitants ont fui ces lieux trop éloignés des routes commerciales pour être ralliés par des navires marchands. Les prairies y sont pourtant nombreuses, de bonne terre et arrosées par des rivières.

Les ports français sont Jaquemel, Jaquin, les baies de St Georges et aux Haments, ainsi que port Congon, entouré de plusieurs îles, dont l'île de la Vache. La côte près du cap de Tibron est excellente, riche en bois, en eau et en poisson, c'est pourquoi, les aventuriers y viennent souvent se ravitailler.

Si on longe la côte occidentale, on arrive au cap Dona-Maria, la Grande-Anse et les petites îles cayémittes, où les tortues abondent.

Plus au Nord, avant d'arriver à la baie que l'on appelle cul-de-sac, on entre dans les trois contrées françaises les plus renommées : le Petit-Goave, le Grand-Goave et Léogane. Léogane vient du mot lézard en Espagnol : liguana, car Léogane a une pointe de terre basse qui ressemble à un lézard.

Au milieu de la baie de Cul-de-Sac, on peut voir l'île de Gonave, inhabitable, et en poursuivant vers le nord, on rencontre le cap St Nicolas. Ce cap abrite un port de taille conséquente, qui peut recevoir de nombreux navires.

Sur la Côte Nord, en allant vers l'est, on trouve les ports de Mosquitos, petit et grand Port-de-Paix, baignés par des grandes rivières qui donnent de l'eau douce jusqu'à plusieurs kilomètres dans la mer.



Plus loin vers l'est, on rencontre un endroit appelé le Massacre, car les Espagnols y ont autrefois surpris et exterminé de nombreux aventuriers français, puis enfin Port-Margot, où le gouverneur de la Tortue d'Ogeron a une résidence.

Carénage

Oui.





La Tortue

Histoire

L'île de La Tortue constitue un emplacement de choix pour les aventuriers qui s'y installent aux environs de 1620 et la rendent habitable en travaillant la terre. Bien que peu nombreux, ils restent maîtres de l'île sans que l'Espagnol ne puisse les en empêcher. Quelques Anglais se joignent à eux et sont les bienvenus. La Tortue reçoit aussi des navires marchands français qui viennent commercer avec les habitants. Tout le monde y trouve son compte, les navires marchands achetant les marchandises ramenées de course par les Flibustiers et le cuir des bœufs chassés par les boucaniers. Ils arrivent donc chargés de produits de première nécessité ou de luxe, se défont sans difficulté de leur cargaison et la remplacent par des pièces de huit, de la vaisselle d'or et d'argent, mais aussi par du tabac et des cuirs.

La position des aventuriers français à la Tortue ne peut plaire aux Espagnols, qui subissent des pertes financières considérables de la part des Flibustiers. Ils ne sont pas prêts à partager la poule aux œufs d'or et se préparent à reprendre l'île. A la tête de la Flotte des Indes, le général espagnol profite de ce que les Boucaniers sont à St Domingue et les Aventuriers en mer pour attaquer le faible nombre d'Habitants qui occupent l'île. Ils passent au fil de l'épée ceux qui résistent et pendent ceux qui se rendent. Les Habitants survivants partent à la faveur de la nuit dans des canots pour rejoindre St Domingue et prévenir les Boucaniers.

Le général se retire de l'île sans laisser de garnison pour retourner à l'île de St Domingue, où une poignée de Boucaniers abat depuis un moment son bétail sans sa permission. Il lève une compagnie de soldats, appelée cinquantaine car ils patrouillent par cinquante, pour se défaire de ces chasseurs indésirables. La cinquantaine continuera de sévir tant qu'il y aura des Boucaniers dans l'île. Pendant ce temps, les fugitifs de la Tortue, en majorité des Anglais se rassemblent et reprennent l'île.

Les Anglais ont déjà tenté de chasser les Français de l'île de St Christophe lorsqu'ils les avaient surpassés en nombre. Le renouvellement de cette situation n'est pas pour plaire au Chevalier de Poincy, qui dirige l'île de St Christophe pour le compte de l'ordre de Malte. Avec la certitude que les Français présents sur l'île de la Tortue ne manqueraient pas de prendre les armes au cas où les Anglais manifesteraient une quelconque résistance, il fait part de son projet de prise en main de l'île à M Le Vasseur, qui possède toutes les qualités requises, tant militaires qu'humaines pour réussir dans cette entreprise. Il partageant les frais de l'expédition et M Le Vasseur part de St Christophe avec quarante hommes, protestants comme lui, pour Port Margot à St Domingue, où il rallie sous sa bannière une quarantaine de Boucaniers. Les Anglais, voyant leur faible chance de résister tant devant les habitants français en colère que devant la petite armée de M Le Vasseur, prennent la tangente le plus rapidement qu'ils peuvent.

Le Vasseur et la commission qu'il tient du Chevalier de Poincy sont très bien accueillis par les Habitants. Il commence alors à fortifier l'île, ce qui n'est pas difficile. En effet, l'île ne peut être abordée que par sa côte Sud, la Côte Nord étant constituée de falaises rocheuses peu engageantes. Le seul port potentiel de l'île se trouve de plus surplombé par un promontoire rocheux situé à six cent mètres du port et donc parfaitement apte à le protéger contre une attaque par mer. Il fit construire un fort inexpugnable sur le promontoire. Il y fait aussi bâtir sa maison, d'où on ne peut accéder que par un escalier taillé dans la roche, puis par une échelle de bois, à côté d'une source d'eau douce, afin de pouvoir supporter un siège. Avec quatre pièces de canons montées en batterie, il est en mesure de se défendre contre une armée. Cette armée, sous la bannière espagnole, ne tarde pas à se présenter. Elle doit cependant se retirer avec une perte de deux cent hommes malgré sa supériorité numérique.

Assuré de sa bonne fortune, le sieur Le Vasseur fait payer un lourd tribut aux habitants et recourt maintes fois à la torture. Il fait aussi brûler les églises catholiques et



interdit aux habitants de s'adonner à ce culte. Son attitude ne plaît pas beaucoup à M de Poincy, mais c'est de la main de ses deux meilleurs amis qu'il trouve la mort. M de Poincy envoie le Chevalier de Fontenay pour reprendre le contrôle de l'île. Ce gentilhomme vient d'arriver de France pour faire la course contre les Espagnols. A la tête d'une petite armée, le Chevalier de Fontenay monte à l'assaut du fort de La Tortue, mais est rejeté à la mer, comme les Espagnols quelques années auparavant. Il débarque avec sa troupe à Cayonne, d'où il marche sur le fort. Les deux assassins de M Le Vasseur, comme ils ne se sentent pas soutenus par la population, capitulent sous condition de ne pas être inquiétés pour le meurtre de Le Vasseur et de pouvoir conserver les biens que leur victime leur a laissés dans son testament.

Le chevalier de Fontenay prend donc le contrôle du fort. Il le fait reconstruire et y ajoute deux bastions et une plate forme munie de six pièces d'artillerie. La ville de Basse-Terre reprend son commerce florissant, à nouveau visitée par les Flibustiers et les Boucaniers, si bien que sa population s'accroît considérablement. A peine les Flibustiers ont-ils fait une prise qu'ils déposent dans la rade de Basse-Terre le navire et repartent en course, pour le plus grand malheur des Espagnols. Le Chevalier de Fontenay équipe lui-même quelques navires pour ses expéditions personnelles.

Sûr de sa position avantageuse à La Tortue, le chevalier de Fontenay laisse partir en course tous ses aventuriers. Les Espagnols, ayant eu vent de ce départ en masse et forts de leur mésaventure précédente, arrivent en masse à La Tortue. Plutôt que de débarquer à Basse-Terre, ils mettent pied à terre plus loin et marchent sur le fort de La Roche. Ils prennent leur temps et hissent deux pièces de canon sur une montagne qui surplombe le fort. Ces deux canons peuvent faire feu en ligne de tir directe sur la fortification du chevalier de Fontenay, car celui-ci avait abattu les arbres séparant la montagne du fort afin de ne pas se faire surprendre. Les habitants de Basse Terre fort incommodés par les tirs d'artillerie, forcent le chevalier de Fontenay à capituler. Se rangeant à l'avis de la majorité, le chevalier abandonne en prime ses canons et ses munitions à l'ennemi. Les Habitants fuient l'île sur deux navires. Un des deux navires est dirigé par les

assassins de M Le Vasseur, qui déposent les femmes qui les accompagnent sur une île déserte et partent pirater. Le chevalier de Fontenay doit laisser en otage son frère Hotman, qui ne reçoit d'ailleurs que des bons traitements de la part du général espagnol. Les deux frères se réunissent six mois plus tard, pour tâcher de reprendre la Tortue aux Espagnols. Ils rassemblent quelques centaines d'aventuriers et se lancent à l'assaut de l'île inexpugnable, mais le capitaine et l'aférez espagnol qui les reçoivent les forcent à faire retraite sans succès. Les deux frères finissent par retourner en France sans avoir réussi à reprendre leur bien.

Du Roffey, gentilhomme périgourdin et ancien Boucanier de retour à St Domingue, est prié par les Boucaniers, les Flibustiers, et les Habitants qui regrettent la Tortue, de les mener à l'assaut du Fort de la Roche pour reprendre l'île. Ils l'apprécient tant qu'ils l'appellent leur père et il leur rend la pareille en cédant à leur demande. Ils partent donc à cinq cents aventuriers de tout poil après s'être juré fidélité dans des canots, seuls navires qu'il leur reste. Cent d'entre eux vont de nuit prendre la redoute sur la montagne et font force bruit pour attirer l'attention des Espagnols, qui sortent en masse du fort. Les aventuriers restant prennent donc le fort sans difficulté en leur absence. Les Espagnols repartent de l'île sans espoir de reprendre le fort. Depuis ce moment, les aventuriers gardent farouchement cette île maintes fois reprise.

Du Roffey meurt en tant que gouverneur de la Tortue et est remplacé par son héritier, M de la Place. Celui-ci ne reste pas longtemps gouverneur, car la Compagnie des Indes Occidentales, ayant repris le contrôle des îles Antilles, choisit de faire de même avec La Tortue. Sa majesté le Roy de France ordonne à M de La Place de bien vouloir se retirer en France. Il le remplace par un gentilhomme angevin à la fois très compétent en matière commerciale que militaire. Plus important que tout, il excelle en gestion d'hommes peu disciplinés comme les Flibustiers et autres Boucaniers. Ce gentilhomme n'est autre que le fameux Bertrand d'Ogeron, qui donnera à La Tortue prospérité, longévité et harmonie. Il prend ses fonctions en 1664 accompagné d'un lieutenant d'une compagnie de soixante soldats de garnison, un commis de la



compagnie de Indes Occidentales et trois sous-commis.

La Tortue prend réellement son essor sous le gouvernement de Bertrand d'Ogeron, qui offre des avantages de toute sorte aux Habitants pour les faire oublier la France. Il attire de nouveaux Flibustiers et Boucaniers tout en fidélisant tous ceux qui ont déjà élu la Tortue comme port d'attache. Comme les Espagnols sont alors en guerre contre les Portugais, il propose des commissions portugaises aux Flibustiers, dans l'espoir qu'il viendront avec leurs prises à la Tortue. Le commerce ne peut que fleurir avec des Flibustiers riches à millions qui gaspillent leur argent dans les échoppes des marchands et dans les tripots. Ces joyeux drille passent en effet leur temps à La Tortue à faire bombance et à trusser la gueuse. D'Ogeron fait aussi peupler pendant son gouvernement la côte de St Domingue de Port Margot, où il garde une résidence, à la côte Ouest toute entière. Très préventif, plein d'autorité mais sans excès, il prévient troubles et rixes, pour le plus grand contentement de tous. Peut-être est-ce à lui que les Flibustiers et Boucaniers doivent l'essor de leur confrérie des « Frères de la Côte » qui est une tradition plus ancienne. Il fait aussi venir des femmes, putains et réprouvées sur l'ancien continent, mais devenant des femmes respectables sur le nouveau.

D'Ogeron fait renouveler sa commission en 1666 et convainc la Compagnie des Indes Occidentales de lui apporter des navires chargés de marchandises. Ces navires reviennent chargés d'or, de cuirs et de tabac, parfaitement satisfaits de ce commerce. Par contre, un jour, il renouvelle l'interdiction aux habitants de la Tortue ou de la côte de St Domingue de commercer avec des étrangers. Cette interdiction touche notamment des Zélandais, qui proposent des marchandises au tiers du prix que lui-même impose. Cette décision s'avère d'autant plus inconcevable que la pénurie de marchandise est alors importante. Des mécontents se mutinent donc, mais d'Ogeron fait taire avec l'aide du chevalier de Sourdis, commandant d'une escadre de vaisseaux de guerre français. Le gouverneur, voyant que sa décision n'aura pas de poids, décide de d'assurer l'abondance de marchandises. Pour ce faire, il permet sur La Tortue le commerce avec les marchands de

nationalité française, en prélevant cinq pour cent sur les entrées et les sorties.

D'Ogeron se retire enfin en France dans les années 1680 et est remplacé par son neveu, M de Poincy, qui y gouverne dans le grand contentement des Habitants. La Tortue devient alors, à l'aube du XVIII^{ème} Siècle, une colonie tout à fait respectable et ordonnée.

Position

Située à 20° 30' à 40' de latitude Nord, La Tortue fait environ 16 lieues (64 km) de longueur. Elle n'est accessible que par sa côte sud, qui donne sur un canal de deux lieues (8km) qui la sépare d'Hispaniola.

Protection et Défense

Elle ne possède qu'un seul véritable port, qui s'ouvre sur ce canal et est très bien protégé des vents par l'île d'Hispaniola. Ce port comporte un bourg : Basse-Terre et un fort : La Roche quasi inaccessible et défendu par une batterie de canons. Le fort devait être reconstruit en 1667, mais cette modification s'est limitée à une unique tour qui trône en son centre. Une autre batterie de canon est postée au bord de la mer et donne aussi sur le havre. Le reste de la côte n'est praticable que pour les petites embarcations. Cette côte, appelée les « Côtes de Fer » est garnie de rochers inaccessibles par mer.

Habitations

Seules quelques anses de sable comportent des habitations, mais on ne peut y accéder que par des chaloupes. Les lieux d'habitation sont au nombre de six : Basse-Terre, Cayonne, la Montagne, le Ringot et la Pointe-aux-Maçons.

Ressources Naturelle

On trouve peu d'eau à La Tortue. Les habitants l'extraient de quelques sources et drainent autant qu'il peuvent l'eau de pluie. La terre y est très bonne, d'aspect gris ou rouge. Les montagnes sont faites d'une roche très dure, où poussent quantité d'arbres dont les racines à nu s'agrippent dans les infractuosités du terrain. Le bois de ces arbres est si sec qu'il se fend au soleil. Il ne peut donc être utilisé que comme bois à brûler. Quantité de fruits



poussent sur La Tortue, à un tel point que toutes les espèces des Antilles sont représentées. Les herbes et arbres médicinaux ne manquent pas et quelques ingrédients rares pour des médicaments et drogues diverses s'y trouvent aussi.

Agriculture

La terre de La Tortue donne un excellent tabac, un des meilleurs des Iles, et des cannes à sucres peu aqueuses, donc très sucrées. La chasse est fortement restreinte sur l'île par d'Ogeron, afin d'éviter l'extinction des sangliers qui furent importés de Cuba par les Espagnols longtemps auparavant. L'île ne compte aucune autre espèce animale à quatre pattes.

Commerce

De La Tortue partent des navires chargés d'une partie du butin des flibustiers, de cuirs

de bœufs ramenés de St Domingue par les Boucaniers, de tabac et de sucre de canne.

Les habitants de la Tortue font grande consommation d'outils nécessaires à la culture du tabac et du sucre de canne. Ils ont aussi un besoin croissant et inassouvi d'eau de vie, nécessaire à leur bonne humeur.

Gouverneurs

Le Vasseur, puis de Fontenay, du Roffey, de La Place, puis d'Ogeron, enfin de Poincy, neveu de d'Ogeron, assument tour à tour le gouvernement de La Tortue.

Commis général de la Compagnie des Indes Occidentales

M Le Gris, remplacé en 1666 par M La Vie, un triste personnage.



Glossaire

Pièce de Navire

Antenne. Espar soutenant le bord supérieur d'une voile latine.

Artimon. Le mât d'artimon est un petit mât situé à l'arrière du navire. Il porte les voiles d'artimon.

Batterie. Groupement de canons de même fonction. *Batterie Côtière, Haute, Basse.*

Bastingage. Rambarde empêchant les matelots de passer par-dessus bord. Il est trop fin pour protéger seul de la mitraille.

Beaupré. Mât placé obliquement et dépassant de l'avant d'un navire. Il porte éventuellement des focs et des civadières. Appelé aussi *Bout-dehors*.

Bôme (dite aussi Gui). Espar attaché au bord inférieur d'une voile aurique. Elle est attachée au mât et l'écoute permet d'en régler l'orientation par rapport au navire.

Bonnette. Petite voile enverguée prolongeant les plus grandes voiles carrées d'un navire par petit temps.

Bordage, Bordé. Planche de bois. L'ensemble du bordage forme la coque extérieure du navire.

Cacatois. Voile carrée située au-dessus du perroquet.

Cale. Partie du navire située sous la ligne de flottaison. Contient le lest et les réserves.

Canon de Bordée. Pièce d'artillerie tirant par le travers du navire : à bâbord ou à tribord.

Carène. Voir œuvres vives.

Chasse. La pièce de chasse est un canon long, de grande portée et tirant vers l'avant du navire.

Civadière. Voile carrée portée par le beaupré et située en dessous de lui.

Corne. Espar soutenant le bord supérieur d'une voile aurique ou au tiers.

Couple. Pièce de bois transversale formant l'ossature du navire. Si on devait le comparer à un os, ce serait une sorte de côte. Le bordé est cloué dessus à l'extérieur et la varangue à l'intérieur.

Dunette. Pont supplémentaire, mais léger, construit sur l'arrière des grands bâtiments. La dunette est aménagée en chambre et salle de conseil pour le capitaine.

Espar. Longue pièce de bois utilisée sur un navire. *Mât, Vergue.*

Etambot. Pièce de bois verticale située à l'arrière d'un navire et reliée à la quille. Porte le gouvernail.

Etrave. Pièce de bois arrondie qui prolonge la quille et forme l'avant du navire. Elle se trouve sous le beaupré et ouvre la vague.

Flèche. Voile triangulaire surmontant par petit temps les voiles auriques lorsque le mât ne porte pas de voiles carrées.

Foc. Voile triangulaire portée par le beaupré et le mât avant du navire.

Fuite. Les pièces de fuite sont des canons tirant vers l'arrière du navire.

Grand Mât. Plus grand mât du navire dressé au milieu du pont.

Hune. Plate-forme portée par le mât et située entre la voile principale et le hunier pour les gréements à voiles carrées.

Hunier. Voile carrée de grande taille située au-dessus de la voile la plus basse. Le grand hunier est au-dessus de la grand-voile et le petit hunier au-dessus de la misaine.

Misaine. Le mât de misaine est le mât situé le plus à l'avant du navire, à l'exception du beaupré. La misaine est la voile basse portée par le mât de misaine.

Œuvres Vives. Partie de la coque située sous la ligne de flottaison, donc le plus souvent sous l'eau. Elle doit être parfaitement lisse pour glisser sur l'eau.

Perroquet. Voile carrée située au-dessus du hunier. Le petit perroquet est situé au-dessus du petit hunier

Pierrier à piston. Canon long de petit calibre tirant des pierres rondes. Il est monté sur un cardan planté sur le bastingage.

Pont. Plancher d'un navire. Les plus gros navires comportent plusieurs ponts.

Poupe. Arrière d'un navire.

Proue. Avant d'un navire.

Quête. Un mât a de la quête lorsqu'il est penché vers l'arrière.

Quille. Poutre de bois longue comme le navire et portant les couples. Elle est aussi la pièce de bois la plus basse du navire.

Sabord. Sorte de fenêtre en bois qui ne s'ouvre que pour laisser sortir la gueule d'un

canon. Saborder un navire, c'est ouvrir les bas sabords pour le faire couler.

Sainte Barbe. Pièce contenant la poudre et les boutefeux du navire.

Taquais. Pièce de bois servant à attacher aisément les cordages.

Tillac. Pont à ciel ouvert.

Trinquette. Petit foc qui n'est pas amuré - attaché à l'avant - sur le beaupré, mais sur le pont du navire.

Vaisseau de Ligne. Navire de guerre du Roy.

Voile Aurique. Cf. « Le Navire ».

Voile au Tiers. Cf. « Le Navire ».

Voile Carrée. Cf. « Le Navire ».

Voile Latine. Cf. « Le Navire ».

Vergue. Espar soutenant le bord supérieur d'une voile carrée.

Cordage

Amure. Manœuvre courante attachée au coin bas d'une voile situé le plus au vent. Le navire change d'amure lorsqu'il vire de bord ou empanne.

Aussière. Manœuvre courante de taille moyenne servant entre autres choses à amarrer un navire à quai. Elle s'appelle alors amarre.

Balancine. Manœuvre courante servant à relever un espar, une corne le plus souvent.

Bras. Manœuvre courante permettant de régler l'orientation d'une corne ou d'une vergue. Il y a sur une voile carrée un bras au vent, et un bras sous le vent.

Cordage. Mot interdit sur un navire, car portant malheur. Dites plutôt manœuvre.

Drisse. Manœuvre courante servant à hisser une voile ou une vergue.

Ecoute. L'écoute est l'équivalent de l'amure, mais elle est attachée au coin inférieur de la voile situé sous le vent.

Etai. Manœuvre dormante servant à maintenir un mât dans sa position en le tirant vers l'avant.

Etoupe. Résidu de cordage servant au calfat à rendre la coque étanche en l'insérant dans les interstices du bois.

Hâlebas. Manœuvre courante servant à tirer vers le bas un espar, une bôme le plus souvent.

Hauban. Manœuvre dormante servant à maintenir un mât dans sa position en le tirant vers le côté et vers l'arrière. Les brins d'un même hauban sont reliés par des cordages horizontaux. les

enfléchures, et forment donc une sorte d'échelle.

Manœuvre Dormante. Cordage fixe qui sert à maintenir en place les éléments du gréement.

Manœuvre Courante. Cordage mobile qui sert à régler les voiles.

Marchepied de Vergue. Manœuvre dormante tendue horizontalement sous la vergue pour permettre aux gabiers de carguer ou d'envoyer la voile soutenue par la vergue.

Palan. Instrument formé d'un cordage et de deux poulies et servant à démultiplier un effort.

Raban. Cordage court servant à ferler une voile - l'attacher à sa vergue.

Instrument & Mesure

Astrolabe. Instrument ancien inventé par les Arabes pour déterminer la latitude en mesurant la hauteur du soleil à midi par rapport à l'horizon.

Bâbord. Côté gauche du navire lorsqu'on le regarde de l'arrière vers l'avant.

Bâton de Jacob. Instrument moins précis que l'astrolabe pour mesurer la latitude.

Brasse. Mesure de distance égale à 1,6m.

Cabestan. Cylindre vertical à qui on imprime un mouvement de rotation à bras d'homme pour soulever des lourdes charges et relever les ancres.

Dérive. Planche de bois placée verticalement sur chaque bord des navires hollandais pour éviter de trop dériver au près.

Encablure. Mesure de distance égale à 200m.

Nocturlabe. Instrument de navigation arabe permettant à l'aide d'une carte du ciel de mesurer longitude et latitude grâce à la position des étoiles.

Octant. Instrument de navigation apparu au milieu du XVIII^{ème} permettant de mesurer la latitude avec une bonne précision.

Pavillon. Drapeau permettant à deux navires de communiquer sur un même mode de signalisation. *Drapeaux de nationalité.*

Tirant d'Eau. Hauteur dont le navire est enfoncé dans l'eau. Mesuré de la base de la quille à la surface de l'eau.

Tonnage. Mesure de capacité d'un navire. 1 tonneau = 2,8 m³.

Toise. Mesure de longueur de l'ordre de 20 mètres.

Tribord. Côté droit du navire lorsqu'on le regarde de l'arrière vers l'avant.

Manœuvre

Abattre. Un navire abat lorsqu'il tourne de façon à se rapprocher du vent arrière.
Laisser arriver.

Affaler. Descendre de la mâture jusque sur le pont une voile, une corde, une antenne ou une vergue.

Aller à Bido. Lorsqu'un navire à voile latine avance avec sa voile qui appuie sur le mât, il va à bido. Pour éviter cette allure peu efficace, l'équipage doit muder lors du virement de bord, ce qui est plus long.

Allure. Direction du navire par rapport au vent. *Près, largue, grand largue et vent arrière.*

Arrivé. Un navire est trop arrivé lorsque ses voiles sont trop bordées pour son allure.

Brasser. Reprendre les bras de vergue, donc changer l'orientation de la vergue par rapport au navire. On brasse carré pour venir vent arrière et ramener la vergue à la perpendiculaire du navire. On brasse derrière pour se rapprocher du vent.

Border. L'équipage borde les voiles lorsque le navire lofe, en tirant sur l'écoute. Sur les voiles carrées et au tiers, on brasse derrière en avançant l'amure et le bras au vent, afin de remplir les voiles.

Branle-Bas. Lorsqu'un combat s'annonce, le second lance le branle-bas de combat. Les hommes de repos remontent les hamacs pliés de tout le monde et les disposent le long du bastingage pour protéger de la mitraille.

Caréner. Nettoyer la carène, c'est-à-dire les œuvres vives du navire. Il est souvent nécessaire de coucher le navire sur une berge, ce qui s'appelle caréner.

Carguer une Voile. On cargue une voile carrée en la repliant totalement sur sa vergue.

Commettre. Construire un cordage en tordant ensemble les brins qui le composent.

Ferler. Une fois la voile carguée, les gabiers la ferle sur la vergue en enroulant autour d'elle et de la vergue des cordages courts appelés rabans.

Hâler. Tirer.

Grand Largue. Allure suivie par le navire, lorsque le vent lui vient presque de l'arrière.

Laisser Filer Son Ancre. En couper le câble pour s'en débarrasser lorsqu'on n'a pas le temps de la remonter.

Largue. Allure suivie par le navire lorsque le vent lui vient par le travers et légèrement par l'arrière. On appelle cette allure ainsi car les écoutes y sont larguées : relâchées.

Larguer. Lâcher, donner du mou. *Larguer les amarres, larguer les écoutes.*

Lofer. Un navire lofe lorsqu'il tourne en se rapprochant du vent.

Louvoyer. Remonter au vent par des bords de près successifs.

Manœuvre. Action de l'équipage visant à modifier la direction suivie ou l'état du gréement.

Mouiller. Jeter l'ancre.

Muder. Faire passer lors du virement de bord une voile latine de l'autre côté du mât, pour qu'elle prenne une bonne forme sans appuyer sur le mât.

Navigation. Le capitaine fait la navigation en faisant le point pour savoir où il est, et en déterminant la route à suivre pour joindre sa destination.

Prendre un Ris. Réduire la quantité de voile en ramenant et attachant une partie de la voile sur sa vergue.

Près. Allure du navire la plus proche du bout au vent.

A Sec de Toile. Courir vent arrière sans aucune voile lors d'une tempête.

Souquer. Tirer.

Vent Arrière. Allure inconfortable et lente que suit un navire lorsque le vent lui vient de l'arrière.

Virer au Taquais. Accrocher une manœuvre courante sur un taquais.

Virer de Bord. Changer d'amure. Passer du près en recevant le vent sur un bord au près sur l'autre bord.

Virer Lof pour Lof. Méthode de virement de bord sur les navires à voiles carrées passant par le vent arrière. Le navire effectue presque un tour sur lui-même.

Mode de Vie

Assemblée. Réunion de tout l'équipage d'un navire pirate pour prendre des décisions stratégiques lorsque l'urgence ne se fait pas sentir.

Bordée. La bordée bâbord de canon est l'ensemble des canons tirant du côté gauche du navire. L'équipage est lui aussi découpé en deux bordées : l'une effectue les manœuvres pendant que l'autre se repose.

Conseil. Réunion des membres les plus éminents de l'équipage pour prendre rapidement des décisions importantes. Si aucun accord n'est trouvé, le Quartier-Maître réunit l'assemblée.

Engagé. Personnes dont la traversée d'Europe vers le Nouveau Monde est payée par la Compagnie des Indes Occidentales. Celle-ci les vend trente pièces de huit pour un service de trois ans aux habitants ou boucaniers des Caraïbes.

Matelot. Les hommes d'équipage sont regroupés par couples, appelés matelots. Les deux matelots partagent le même hamac et sont liés par une solide amitié.

Mouillage. Lieu bien abrité du vent et des vagues où un navire jette l'ancre.

Ordinaire. Repas quotidien.

Quart. Tour de garde de quatre ou douze heures durant lequel la bordée de quart effectue les manœuvres.

Postes

Cambusier. Homme chargé de la maintenance des réserves du navire.

Canonier. Commandant des artilleurs sous les ordres du capitaine. Appelé 2nd ou 3^{ème} Lieutenant sur les navires de guerre.

Capitaine. Seul maître à bord après dieu sur la plupart des navires et égal de chaque homme d'équipage sur les navires pirates.

Chirurgien. Médecin du bord.

Coq. Cuisinier du bord.

Chef de Pièce. Artilleur expert chargé de la visée de sa pièce d'artillerie et qui commande à ses servants de pièces.

Gabier. Matelot d'élite de l'équipage montant dans la mâture durant les manœuvres.

Maître Canonier. Commandant des chefs de pièces et sous les ordres du canonier.

Maître Calfat. Personnage essentiel chargé de garantir l'étanchéité de la coque.

Maître Charpentier. Personnage essentiel chargé de l'entretien des pièces de bois du navire.

Maître d'Equipage. Commandant des gabiers et simples matelots sous les ordres du second.

Maître Voilier. Personnage essentiel chargé de l'entretien des voiles et de la mâture du navire.

Moucheur. Tireur d'élite posté dans la mâture et chargé d'abattre les membres du commandement ennemi.

Pilote. Hydrographe aidant le capitaine à faire la navigation.

Quartier Maître. Timonier dans les moments difficiles et représentant de l'équipage. Sur les navires pirates, il régit la vie sociale à bord.

Second. Second maître à bord après le capitaine. Chargé de la manœuvre.

Servant de Pièce. Homme rechargeant les canons sous les ordres du chef de pièce.

Simple Matelot. Homme d'équipage effectuant la manœuvre sur le pont.

Timonier. Homme de barre, maître de la direction du navire. Il est aux ordres du capitaine et du second et joue aussi le rôle de Quartier-Maître.

Vigie. Marin à la vue perçante posté sur la hune et repérant la terre, les récifs et les voiles ennemies.

Table des Matières

| | |
|---|------------|
| <i>Vie sur un Navire</i> | <i>1</i> |
| Navire | 1 |
| Structure du Navire..... | 1 |
| Salles & Équipement sur un Navire..... | 10 |
| Vie a Bord d'un Navire | 28 |
| Vie au Quotidien | 28 |
| Événements Fréquents..... | 37 |
| Événements Exceptionnels | 54 |
| Vie Sociale des Pirates | 64 |
| Au Sein de l'Équipage..... | 64 |
| Entre Equipages de Pirates | 76 |
| Relation avec les Non-Pirates..... | 81 |
| Idéologie Pirate..... | 98 |
| Faire une Prise..... | 105 |
| Les Aventuriers : Boucaniers, Habitants et Flibustiers | 114 |
| Origines de la Flibuste..... | 114 |
| Boucaniers..... | 114 |
| Habitants..... | 118 |
| Engagés | 120 |
| Flibustiers | 121 |
| <i>Les Caraïbes</i> | <i>135</i> |
| St Domingue | 135 |
| La Tortue | 138 |
| <i>Glossaire</i> | <i>142</i> |
| <i>Table des Matières</i> | <i>146</i> |