

Les SONGES d'OBÉRON

Le webzine de la Cour d'Obéron



AVENTURES MARITIMES

n°1 - décembre 2005





AVENTURES MARITIMES

- 3** La Cour d'Obéron prend le large (éditorial)
- 4** Des embruns dans le jeu de rôles (article introductif)

MEDIEVAL ET FANTASY

- 6** Les chevaucheurs d'Écume (article générique sur les Vikings)
- 10** Eustache le moine (portrait d'un pirate médiéval)
- 14** Hatafjord, l'ossuaire des Héros (aide de jeu générique)
- 22** Sur les flots d'Endor (aide de jeu pour *Tiers Age*)
- 30** Le cycle de Terremer (inspirations)

RENAISSANCE ET TEMPS MODERNES

- 32** Les chiens de mer (aide de jeu pour *Solomon Kane*)
- 41** Feux croisés sur l'équipage de *Pavillon Noir* (interview)
- 52** Osez-vous hisser le Pavillon Noir ? (critique)
- 60** Le trésor de Barbe-Noire (scénario pour *Pavillon Noir*)
- 62** Corsaires, barbaresques et rénégats (article générique)
- 68** Fureur sur les mers (navires et combat naval de la marine à voile)

CONTEMPORAIN ET FUTURISTE

- 82** Mettez du Corto Maltese dans vos parties (aide de jeu générique)
- 88** Direct à la poubelle (scénario générique contemporain)
- 92** L'homme sous la mer (article générique)
- 98** Le Hollandais Volant (scénario générique contemporain)
- 104** Je tue île (scénario générique contemporain)
- 109** *Polaris* ou l'aventure des abysses (critique)

INSPIES ET CULTURE

- 112** Aventures maritimes et bandes dessinées (inspirations)
- 120** Appelons-moi Ismahel (quiz)

Ce webzine est fait pour être lu en priorité en doubles pages.
En cas d'impression, une sortie A4 recto-verso est conseillée

**Directrice de la publication
et rédactrice en chef**

Laetitia « Hikaki » Jaworski

Rédacteur en chef adjoint

Fr.-Xavier « Xaramis » Cuende

Coordinateur thématique

Xaramis

Rédacteurs

Denis Avril, Hervé « Cuchulain » Bourgade,
Anthony « Harald Hardrada » Dubreuil,
Gwenaél « Moustrap » Houarno, Eclat,
Jean-Philippe « Usher » Jaworski,
Sébastien « Findûril » Juillard, Léo Lallot,
Olivier Legrand, Père Carmody,
Guillaume « Taillefer » Levacher,
Mathieu « Exonexus » Sibieude,
Mathieu Tortuyaux, Xaramis

Illustrateurs

Arc-en-Gel, Radoslaw "WhiteRaven" Doller,
Fabien, Galorian,
Béatrice « Silver » Inthavong,
Gwenaél « Moustrap » Houarno,
Renz, Taillefer

Couverture

Gwenaél « Moustrap » Houarno

Crédits des autres illustrations

Certaines illustrations qui n'ont pas été
réalisées par l'équipe des Songes d'Obéron
sont utilisées sans droit. Ceci ne vise pas à
porter atteinte aux droits de leurs auteurs,
mais à illustrer ce magazine à but non lucratif

Correcteurs

Bertram, Darween, FaenyX, Hirinkael,
Michael « Kaelzam » Zamo,
Gwenaél « Moustrap » Houarno,
Paul-Henri « Pitche » Verheve,
Silver, WhiteRaven, Xaramis

Mise en page

Gwenaél « Moustrap » Houarno

Remerciements aux forumistes
de la Cour d'Obéron qui ont apporté
leurs contributions diverses à l'élaboration
de ces premiers Songes d'Obéron,
et notamment aux autres membres de la ML
(Hybris, Noctambule, Tehc).

Date de publication du n°1 : décembre 2005
ISSN en cours

Le site de la Cour d'Obéron :

couroberon.free.fr

Le forum de la Cour d'Obéron :

hikaki.hmt-forum.com

Contact : hikaki@wanadoo.fr

Index des jeux de rôles cités

Barbe Noire (Jeux Descartes, 1992)
Capitaine Vaudou (éditions Casus Belli, 1991)
Pavillon Noir (Black Book Editions, 2004)
Piratas (Ludotecnia, 1994)
Pirates (ICE, 1990)
Polaris (Halloween Concept, 1997)
Privateers & Gentlemen (FGU, 1982)
Run out the guns (ICE, 1998)
Secrets de la septième mer (Asmodée édi-
tions - Siroz, 2002)
Solomon Kane (Olivier Legrand, autoédité)
Skulls & Crossbones (FGU)
Swashbucklers (Steve Jackson Games,
3^e édition, 1999)
Tiers Age (Usher, La Cour d'Obéron)

édito

La Cour d'Obéron prend le large !

Il y a près d'un an, Hikaki postait, sur le forum de la Cour d'Obéron, un message s'ouvrant par ces deux phrases : « En voyant la profusion de talents et de sujets intéressants lancés sur le forum, je me suis dit " et pourquoi pas créer un webzine ? " Ce serait l'occasion de mettre en avant ces talents et ces discussions ainsi que d'attirer d'autres brillants créateurs ! »

Très rapidement, des mains se sont levées pour participer à cette nouvelle aventure de la Cour d'Obéron. Puis le thème des aventures maritimes a été retenu pour servir d'épine dorsale au n°1. Le chantier a certes mis du temps à prendre forme mais, dès le début, nous avons pu ressentir l'envie des auteurs et des illustrateurs, de se lancer dans ce défi collectif. Aujourd'hui, alors que nous mettons à l'eau ce numéro 1 et que nous vous invitons à embarquer vers ces divers horizons, je me laisse aller à formuler deux vœux : que vous preniez autant plaisir à lire ce numéro que nous en avons pris à le réaliser et que j'en ai pris à le coordonner, et que vous soyez aussi au rendez-vous des prochains Songes d'Obéron. Le thème du deuxième numéro sera « **Féerie, tournois et chevalerie** », sous la coordination bienveillante et passionnée d'Hervé « Cuchulain » Bourgade.

Alors que le bruit des herminettes se tait et que le vent apporte au loin les odeurs de bois et de brai, j'entends déjà s'approcher le bruissement des fées.

Bien à vous,

Xaramis

Lorsque l'idée est née d'un numéro thématique sur les « aventures maritimes », il n'était pas question de se limiter à des aventures vécues sur les flots. L'expression était, en effet, prise au sens très large d'aventures ayant trait à la mer. Dans ce n°1 des *Songes d'Obéron*, vous trouverez donc des articles généralistes, des aides de jeu, des scénarios, des inspirations. Avec ce trousseau de clés, nous espérons vous ouvrir des portes vers des aventures très diverses au bord, en mer ou par delà les mers.

par Xaramis

DES EMBRUNS DANS LE JEU DE RÔLES

Aventures au bord de la mer

La côte est la frontière entre le monde terrestre et le monde maritime. Un espace parfois rassurant, parfois hostile.

Certains parages désolés sont une terreur pour les navigateurs. Mais, sur la côte, dans ces contrées où la terre peine à nourrir ses enfants malgré tous leurs efforts, il est tentant d'allumer des feux au sommets des falaises pour attirer les navires et les faire se drosser sur les récifs. Les vagues se chargeront de ramener sur la grève des corps, des débris et des objets appartenant à la cargaison, qui amélioreront peut-être l'ordinaire des naufrageurs.

Mais la côte offre aussi des ports, lieux d'échanges ou d'étape. Pour vos parties de JDR, le port en lui-même est un univers très riche. La vie y est intense, on y embarque ou on y débarque, on en part ou on y arrive. Commerce légal ou trafic interlope, les PJ trouveront là un espace d'activité à leur mesure. Enfin, certains ne voyagent que par procuration, se nourrissant des récits d'autres voyageurs, les embellissant, les reprenant à leur compte ; seront-ils, pour les PJ, la porte qui s'ouvre vers quelque fabuleux trésor ?

La vie au bord de la mer est également une réalité pour les habitants des petites îles. Une mer parfois rempart protecteur, parfois mur de prison. Un cadre bien

spécifique d'aventures, où tous les liens se connaissent, et où chacun se méfie de « l'étranger », du « terrien ».

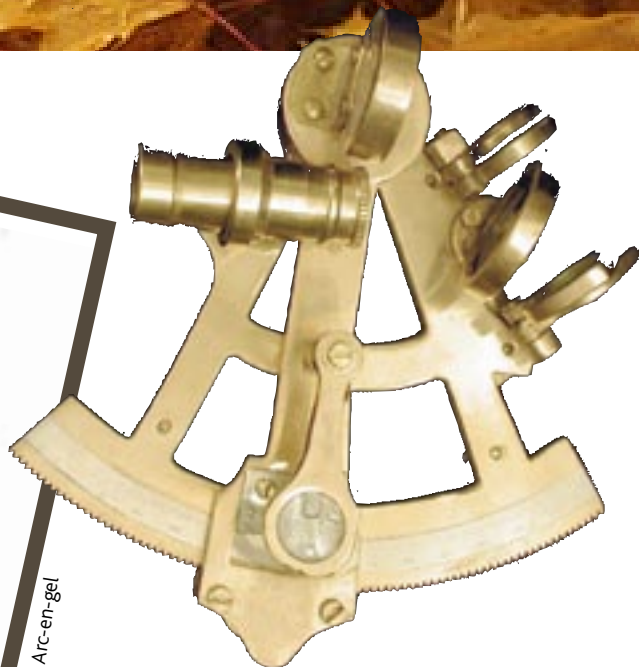
Aventures sur la mer

Pour fuir la misère, une persécution religieuse, un quotidien trop terne, pour vous lancer dans le commerce, la guerre ou le pillage, ou, tout simplement, pour le plaisir d'une croisière, mettez votre sac à bord et prenez le large.

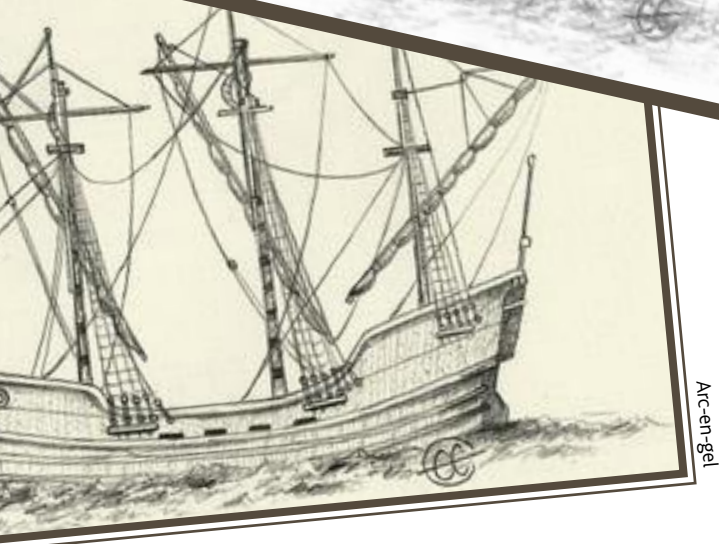
Si prendre la mer peut apporter ces changements et ces perspectives de frissons aux PJ, il ne faut pas oublier que ces types d'aventures comportent quelques inconvénients que certains joueurs ont du mal à surmonter. Le premier est que, dans bien des cas, un équipage est une micro-société humaine essentiellement masculine. Les femmes y sont alors contraintes à subir de multiples avanies si elles restent femmes, ou à se faire passer pour des hommes, au risque d'être jetées dans les flots si elles sont découvertes par un équipage superstitieux. Heureusement, certains univers de jeu sont plus ouverts à la présence féminine à bord des navires.

Par ailleurs, la vie à bord d'un navire, outre une certaine monotonie née de la régularité des rythmes d'activité, est généralement organisée sur une hiérarchie





Arc-en-gel



Arc-en-gel

souffrant peu la contestation. Si les PJ n'occupent pas de postes de responsabilités dans l'équipage, ils auront peu de chance de pouvoir influencer sur les décisions prises quant à la conduite du navire. Prendront-ils, en ce cas, le chemin de la mutinerie ?

A ceci peut s'ajouter le caractère d'errance propres aux aventures maritimes au long cours. Avancer vers un ailleurs, éviter d'avoir des attaches, marcher sur le fil du rasoir.

Enfin, quand le jeu est directement orienté pour incarner des hors-la-loi des mers, c'est s'engager sur la voie d'une vie certes trépidante, mais probablement courte. Très rares sont les pirates qui gagnent une retraite heureuse. La plupart des pirates célèbres de notre histoire ont été des étoiles filantes, les hauts faits de leur carrière s'étalant rarement au-delà d'un an ou deux.

Ainsi donc, il faut savoir doser les ingrédients pour qu'une aventure sur la mer prenne une saveur inoubliable.

Aventures sous la mer

Bien des raisons pourront conduire les PJ à traverser la surface et à s'aventurer dessous : résoudre un mystère, rechercher d'autres formes de vie, ou encore construire de nouveaux refuges. Cernés d'eau dans toutes les directions, confrontés à des dangers physiques, techniques et psychologiques, ils auront bien des défis à relever.

Si de nombreux JDR ouvrent la porte à quelques incursions sous-marines, certains comme *Polaris* font, au contraire, de l'univers sous-marin le décor incontournable des aventures. Y a-t-il, là, le risque d'un univers-prison ?

Aventures au-delà de la mer

Et qu'y a-t-il donc par-delà l'horizon ? Une mer infinie ? La fin du monde ? Une autre rive ? Et cette autre rive, est-elle la promesse d'une liberté, de la richesse, de la gloire ? Qu'importe, après tout. N'est-il pas dit que, dans un tel voyage, ce qui compte n'est pas d'où l'on part et où on arrive, mais bien le voyage en lui-même ?

Resterez-vous assis sur le quai, à regarder l'horizon en rêvant à un ailleurs improbable, ou cinglerez-vous vers l'inconnu, avide de rencontres et d'imprévus ?

Si vous voulez réagir à ces différents articles, contacter les auteurs, ouvrir des débats, n'ayez aucune hésitation. Ecrivez-nous (hikaki@wanadoo.fr), ou rejoignez-nous sur le forum de la Cour d'Obéron (<http://hikaki.hmt-forum.com>)

En attendant de vos nouvelles, nous vous souhaitons bonne lecture et bonne mer ! ■

Les CHEVAUCHEURS d'ÉLUME



QUELS CLICHÉS N'A-T-ON PAS RESSASSÉS SUR LES VIKINGS SURGISSANT DE LA BRUME SUR LEUR NAVIRES À TÊTE DE DRAGONS, PILLANT LES MONASTÈRES ISOLÉS AVANT DE REPARTIR ? POURTANT, IL EST INDÉNIABLE QUE, COMMERÇANTS, GUERRIERS ET EXPLORATEURS, DU LAC LAGODA AUX RIVES DE LA SICILE, DU GUADALQUIVIR AU LABRADOR, ILS ONT ÉCRIT DES PAGES MÉMORABLES DE L'HISTOIRE MARITIME, ET DE L'HISTOIRE TOUT COURT.

*« Mets la voile au plus haut quand souffle la tempête,
car c'est le vrai moment où la mer est en fête »*
extrait de *La saga de Frithiof* d'Esaias Tegner (1820)

PAR Findûril

ILLUSTRATION
Moustrap
et droits réservés

« De la fureur des Hommes du Nord délire-nous, Seigneur ! » imploraient les chrétiens à l'évocation des Vikings. Ils apparaissaient alors aux fidèles comme un authentique fléau divin. On les disait brutaux, avides de richesses, relâchés de mœurs. Ils étaient enviés pour leur ruse et leur promptitude. Demeurés païens dans un Occident chrétien, ils gênaient. On oubliait alors de reconnaître leurs qualités de commerçants et leur audace de marins. Le mot *viking* vient probablement du vieux mot norvégique vik qui signifie « baie », « anse ». Les Scandinaves le font leur au IX^e siècle. Il signifie alors, en langue norroise, « expédition maritime ».



■ DES MONTURES DE LÉGENDE

Les navires vikings fascinaient leurs contemporains, amis comme ennemis. Certains chroniqueurs anglais ont célébré la beauté d'une flotte viking, le caractère racé de ces esquifs aux lignes pures, leur aspect aérien, leurs proues dorées. Ils sont vite devenus un objet de désir et, un peu partout, on a tâché de les copier.

Il faut avoir à l'esprit que ces navires manifestaient une nette supériorité technique sur tout ce que pouvait offrir dans le genre le monde contemporain. C'est par leur aptitude à naviguer plus vite et plus sûrement, c'est par la maniabilité de leurs navires que les Scandinaves surclassaient leurs adversaires.

Le navire était pour eux non seulement un instrument de lutte et de conquête, mais encore un moyen de transport privilégié à travers les mers et les continents (par voie fluviale) qui leur a permis d'élargir les limites du monde



Moustrap

jusqu'alors connu des Occidentaux.

Mais il ne faut pas s'y tromper. Le navire scandinave n'est pas le résultat d'une invention révolutionnaire, il est davantage la conclusion logique d'une évolution heureuse et s'inscrit sans doute dans une tradition déjà fort ancienne.

Le terme Drakar (un seul k), employé par erreur pour désigner les navires vikings (alors qu'il cumule fautes d'orthographe et de grammaire), n'est que le pluriel de *dreki* qui signifie tout simplement « dragon ». Ce mot sert à désigner en vieux norrois un grand bateau de guerre. On suppose que l'ornement de proue en forme de tête de dragon est à l'origine de cette désignation.

Au vrai, il existe un grand nombre de termes pour désigner le bateau dans la langue des vikings.

Dans les textes anciens apparaissent des types particuliers comme le *knörr*, navire trapu capable d'emporter des cargaisons importantes, tenant bien la mer et qui a sûrement servi lors des voyages vers l'Islande et le Groenland. Si les Vikings ont été atteints par un syndrome de gigantisme vers la fin de leur ère, construisant des navires de 30 à 40 mètres de long pour le combat naval, les embarcations utilisées lors des premiers raids étaient sans doute plus petites pour permettre les frappes éclairs et les évolutions fluviales.

Mais à quoi ressemble le navire viking type ? Navire à faible tirant d'eau, il servait aussi bien à se déplacer à l'intérieur du pays qu'en mer, il pouvait être facilement tiré sur le rivage, il n'était pas haut de bord, les guerriers et même les chevaux embarquaient et débar-

Skip : navire

Batr : simple bateau ou canot

Tvitugessa : navire à vingt bancs

Tritugessa : navire à trente bancs

Herskip : navire de combat

Kaupskip : navire de commerce

Byrdhingr : navire de transport

quaient facilement. Dans un pays de fjords, le bateau demeura longtemps le seul moyen de transport.

Il existe donc deux grandes familles de navires à l'époque des Vikings. Les uns sont plus longs, plus effilés et servent à la guerre. Les autres, plus pansus, sont des navires de commerce ou de service. L'aménagement intérieur était différent selon les types, ainsi que la façon de naviguer et les origines géographiques pouvaient être sources de

variantes dans la conception. Les navires danois étaient plus effilés et bas sur l'eau, les norvégiens plus trapus. Ces particularités étaient en grande partie dues à celles des mers fréquentées par les divers peuples scandinaves, les Danois naviguant surtout dans la Baltique et les détroits, les Norvégiens parcourant la mer du Nord et l'Atlantique. Mais les uns et les autres étaient construits selon les mêmes principes.

Ce qui frappe en premier lieu, c'est la parfaite symétrie du navire, poupe et proue s'élevant à la même hauteur, de part et d'autre d'un mât amovible placé à mi-distance, conférant à l'embarcation la possibilité de se mouvoir sans difficulté dans un sens puis dans l'autre. Sa structure en chêne (voir en frêne, arbre commun des contrées nordiques) caractérisée par une membrure transversale et quelques originalités comme le « laçage » des bordages, lui garantit une certaine souplesse. Le mât, taillé dans du bois de pin, et donc très lourd, pouvait au besoin être ramené à l'horizontale. Il ne devait pas dépasser les dix mètres de hauteur. Les navires de l'époque viking étaient grésés au carré, avec une voile tissée en double épaisseur de laine brute ou de lin et dont la surface flirtait allégrement avec les 100 m². Elle était teinte en rouge pour signaler la présence du bateau. Le gouvernail, dérivé ingénieusement de l'aviron, était fixé à tribord et maintenu à la verticale par un dispositif très spécial. Enfin, la proue était un élément très important du navire, à tel point qu'il existait des « charpentiers de proue », responsable de cette dernière ainsi que du profil du bateau et de ses proportions. Cette proue était souvent surmontée d'un ornement amovible, une tête d'animal en règle générale, auquel on attachait une valeur magique. Elle était censée mettre en fuite les *landvoettir*, esprits de la terre susceptibles de nuire aux navigateurs.

Par bon vent, ces navires atteignaient une vitesse d'une dizaine de nœuds (18,52 km/h) et couvraient une distance de 80 milles nautiques (près de 150 km) par jour.

■ UN SENS INNÉ DE LA MER ■

Les Vikings naviguaient le plus souvent sans perdre de vue les côtes afin de pouvoir, la nuit venue, bivouaquer à terre pour leur permettre de trouver facilement des vivres. Les navires pouvaient également être munis d'une tente afin que les hommes passent la nuit à bord, et les hamacs étaient largement utilisés, l'aménagement d'un *knörr* ne permettant pas la présence de cabines même modestes. A quoi ressemblait la vie à bord d'un bateau de ce genre ?

L'hiver rendant toute navigation périlleuse du fait de journées trop courtes et de tempêtes violentes, on mettait les navires à l'abri dans des hangars (*Naust*) jusqu'à la belle saison, profitant de ce repos pour goudronner les coques.

Soumis aux caprices du vent, les Vikings voyaient souvent leurs périples s'interrompre pour un temps à cause de calmes plats qui pouvaient les forcer à hiverner loin de leurs foyers. Si le vent était contraire, ou pour livrer combat, les marins affalaient la voile et propulsaient le bateau à l'aviron, assis chacun sur un coffre renfermant leurs maigres possessions. Quelquefois, les vents se liguèrent avec des courants traîtres pour égarer les navigateurs qui, s'ils ne sombraient pas, s'échouaient sur des rivages inconnus, découvrant par hasard des terres nouvelles.

On ne peut qu'être admiratif devant la hardiesse de ces hommes ayant choisi de soumettre leur existence aux lois des océans, en un temps où les voyages maritimes étaient d'une extraordinaire difficulté.

D'autant qu'à cette époque, les marins ignoraient la boussole, le sextant et même les cartes marines. Cette faculté qu'avaient les Vikings à trouver leur chemin dans l'immensité étonne encore aujourd'hui. On s'accorde toutefois sur le fait qu'ils devaient posséder une vaste connaissance empirique des choses de la mer : habitudes des oiseaux, évolutions des poissons et des baleines, changements de température, variations de la couleur de l'eau...

Et les Vikings n'étaient ni avares ni dépourvus de renseignements, l'échange d'informations étant monnaie courante parmi les marins.

Les sagas sont riches de révélations sur les techniques vikings d'orientation. Il est fort possible que les Nordiques aient possédé, dès cette époque, des notions de trigonométrie et de cosmographie. Ils savaient se repérer grâce aux astres. Lorsque le soleil n'était plus visible, il leur était encore possible de trouver le bon cap grâce à de petites tables indiquant la hauteur du soleil et un appareil circulaire en bois de quelques centimètres de diamètre, gradué, et qui devait permettre de se situer par temps clair. Dans la *Saga de Gudmundr*, il est même question d'une étrange pierre solaire, un *solarsteinn*, qu'on suppose avoir été en usage chez les navigateurs nordiques. Ce cristal d'Islande avait la propriété de polariser la lumière du soleil et servait ainsi à connaître l'heure et à faire le point, y compris par temps couvert. Historique ou pas, son nom ne laisse guère planer de doute quant à son rôle et il est toujours mentionné comme un bien précieux.

Enfin, c'est surtout à un homme qu'un navire viking doit sa bonne fortune. Jamais navigateur ne se risquait à partir en mer sans embarquer avec lui un marin qui avait déjà connaissance de la route et de ses périls, celui que l'on nommait *leidhsögumadhr* (le « guide » ou, avec plus de poésie, l'« homme qui dit le chemin ») et qui avait la pleine confiance de l'équipage.

■ FAITS ■ DES HOMMES DU NORD

C'est à la toute fin du VIII^e siècle que les Scandinaves commencent à faire parler d'eux en Angleterre. Au printemps de 793, 794 et 795, les Vikings, venus de Norvège, attaquent plusieurs monastères dont Lindisfarne, St Patrick et St Coloman. Ce sont là les prémices d'une triste réputation que nos aven-



« Naviguer sur les océans déchaînés à bord d'un navire viking n'est pas de tout repos. Nombreux sont les hommes qui meurent, victimes du froid ou de l'humidité. Leurs cadavres sont alors jetés par-dessus bord. Par gros temps [...] l'eau s'infiltré par la coque flexible du navire. L'équipage n'a plus qu'à écoper. Certaines sagas racontent que pendant que sept hommes rament, six écoperent ! »
Yves Cohat, *Les Vikings, rois des mers*

turiers vont se bâtir au fil des razzias et des témoignages catastrophés et terrorisés des moines occidentaux. Par la suite, les razzias (*strandhagg*) vont gagner en violence et en ampleur.

En 839, c'est un chef du nom de Thorgisl qui conquiert l'Irlande à la tête d'une puissante armée et fonde la cité de Dyflinn (Dublin). Il est couronné roi. Jusqu'en l'an 1000, les Norvégiens contrôlent l'Irlande et l'Angleterre Occidentale avant que ne se lève le très fameux Brian Boru qui va réussir le tour de force de repousser les Hommes du Nord à la mer au prix d'une lutte acharnée qui culminera en 1014 à la bataille de Clontarf où le héros trouvera la mort.

Constantinople tremble sur ses fondations anciennes lorsqu'en 907, Oleg le suédois menace la ville à la tête d'une imposante flotte (les chroniques parlent de 2.000 navires !!). La Rome orientale, fière et puissante, doit s'abaisser à payer un lourd tribut pour éviter l'affront d'un pillage.

La France n'est pas épargnée. En 843, Nantes est pillée et les Vikings remontent la Loire et, atteignant Tours, sèment la terreur dans tout le centre du royaume. Fins commerçants, ils s'assurent le contrôle de la route du sel en débarquant sur l'île de Groix. En 885, 200 chevaliers et leurs hommes d'armes observent sous les murailles de Paris une Seine couverte de 700 navires vikings et 30 000 Danois prêts à combattre.

Mais il serait franchement réducteur de ne considérer les Vikings que comme de simples pillards. Ce serait

oublier avec quel courage ils ont su se lancer dans la grande aventure océanique à la découverte de nouvelles terres à coloniser.

En 815, Floki de Rogaland touche terre en Islande après s'en être remis à deux corbeaux pour trouver son cap. C'est le début d'un vaste mouvement. Entre 870 et 930, 10 000 colons abordent l'île.

Puis c'est au tour du grand chef Erik le Rouge d'entrer dans la légende lorsque, au début de l'été 986, il découvre le vaste Groenland. En 992, son fils Leifr voyage le long des côtes de Terre-Neuve et, cinq siècles avant Colomb, pose le pied en Amérique.

Explorateurs donc, mais aussi commerçants avisés. Ces farouches vikings, considérés par l'Occident chrétien comme un peuple d'une rare barbarie, ne laissent jamais passer une occasion de négocier avec ceux qui le désiraient. On admet aujourd'hui que les Vikings étaient avant tout intéressés par la vente et l'achat, davantage que par le pillage. Indubitablement, ils possédaient des dons pour l'activité commerciale. Diplomates, ils savaient se plier avec

Bibliographie indicative

- R. BOYER, *Les Vikings*.
- R. BOYER, *Sagas Islandaises*.
- P. BRENT, *La Saga des Vikings*.
- Y. COHAT, *Les Vikings, rois des mers*.
- M. GRAVIER, *Les Vikings, Histoire des peuples scandinaves*.
- J. OLLIVIER, *Vikings, conquérants de la mer*.

souplesse aux pratiques commerciales locales.

Qu'il suffise de savoir qu'ils allaient jusqu'à négocier des marchandises variées jusque dans les pays les plus lointains : en Orient, soie et épices transitant par les fleuves de Russie, de l'or du Danube, du bon acier franc (épées et autres haches).

Prudents, les Danois passent un pacte avec Louis le Germanique en 873, afin de garantir la libre circulation des marchands des deux pays. Les Vikings utilisaient l'argent au poids, comme monnaie d'échange et ne refusaient aucun numéraire de leur époque.

■ UN MYTHE SANS FIN ?

On sait tout ce qui a été raconté, dit, sur ces Hommes du Nord et l'on sait aussi à quel point notre vision de cette civilisation, qu'il faut admettre comme brillante, a pu être polluée par les récits partisans et nécessairement déformés des moines occidentaux outrés par les mœurs et le genre de vie de ce peuple païen. Si les sagas nous offrent un tableau plus juste, c'est parce qu'au-delà de la poésie et du lyrisme, on sent la précision de l'analyse psychologique des conteurs. En clair, on comprend davantage les Vikings. L'appât de l'or comptait pour beaucoup chez eux, c'est vrai, ainsi que le désir de terres à prendre. Mais ils aimaient aussi la puissance et recherchaient la renommée. La mer, avec ses périls, leur offrait un terrain idéal et ils en ont fait leur domaine pendant longtemps, marquant son histoire de leur empreinte de feu. Ils furent pillards d'abord, puis commerçants, politiciens enfin. Explorateurs toujours. Et aujourd'hui, bien que certaines illusions aient cédé sous les assauts de la science, les sagas¹ continuent à véhiculer en nous cette fascination authentique, à stimuler notre imagination. ■

¹ Il convient de préciser que les « sagas » en question sont principalement islandaises, et donc plutôt tardives par rapport au pic de l'épopée viking. En outre,



EN MATIÈRE DE MOYEN ÂGE, LES IMAGES QUI VIENNENT EN PREMIER LIEU À L'ESPRIT SONT CELLES DES CHEVALIERS, DES MOINES ET DES PAYSANS. UN PEU COMME SI, ENTRE LES LONGS NAVIRES DES VIKINGS ET LES CARAVELLES DES GRANDES DÉCOUVERTES, LE MONDE MÉDIÉVAL AVAIT PRÉFÉRÉ RESTER TERRESTRE. FAITES CONNAISSANCE AVEC CE PIRATE D'EUSTACHE, ET PERDEZ VOS IDÉE FAUSSES.

Eustache

LE MOINE

PAR Harald

ILLUSTRATIONS
Moustrap

Eustache- ou Wistace en Picard - est né aux environs de 1170. De noble naissance, fils de Baudoin Buskes, pair du Bourbonnais, il se fait moine à l'abbaye de Samer. Son père se faisant assassiner par Hamfrois de Hersinghen, un noble lui disputant ses terres, et son frère aîné mort depuis longtemps, il sort des ordres afin de réclamer vengeance. Réclamant le Jugement de Dieu, son champion - il n'avait pas le droit de prendre les armes en tant qu'ecclésiastique- perd le combat, l'obligeant à restituer une grande partie de ses terres à Hamfrois.

Etant le seul héritier, Eustache quitte définitivement le froc, occupe par la suite le poste de Sénéchal auprès de Renaud de Dammartin, comte de Boulogne et ennemi juré de Philippe II Auguste, et prend femme dont il aura une fille.

Mais Hamfrois de Hersinghen n'en reste pas là et, bien décidé à annexer les terres de son voisin aux siennes, il fait accuser Eustache de détourner l'argent du comte. Que l'accusation soit vraie ou fausse, le comte chasse Eustache et brûle ses récoltes. Eustache, en représailles, brûle deux moulins de son sei-

gneur et devient hors-la-loi, vivant de rapine et se cachant dans la forêt.

Mais toute chose ayant une fin, ce Robin des Bois avant l'heure se fait prendre par les hommes du comte, et ce dernier décide de l'envoyer se faire juger par les sénéchaux du Roi à Paris, ses pairs. Mais, coup de théâtre, ses compagnons le font sortir de prison et il met cap sur l'Angleterre, où il offre ses services à Jean Sans Terre en 1205.

Jean Sans Terre envoie Eustache auprès de l'archidiacre de Taunton, Gardien des Cinq Ports (Hastings, New Romney, Hythe, Dover et les îles Sandwich), principales bases navales du roi d'Angleterre. Eustache, que l'on juge capable, grâce à son rang de seigneur, d'assumer n'importe quel commandement, est placé à la tête d'une flotte de 17 galères.

N'étant pas marin et voulant se faire la main, il s'attaque d'abord aux îles anglo-normandes (Guernesey, Jersey), puis fait voile sur le Cotentin et s'approche de la baie de Seine. Mais à cet endroit l'attend Kadoc, un Gallois, le chef de la flotte de Philippe Auguste. Celui-ci lui donne la chasse. Eustache, accompagné de 29 hommes, se joue





Moustrap

du Gallois et remonte la Seine jusqu'à Pont-Audemer, comme les Normands quelques siècles auparavant. Kadoc l'attend à la sortie, mais Eustache se joue de lui une nouvelle fois.

Le 25 mai 1206, Jean Sans Terre fait d'Eustache un corsaire, lui remettant une des premières lettres de marque de l'histoire ! Sa flotte se compose désormais de cinq galères et trois nefes à voiles et il s'installe à Serk, petite île aux hautes falaises ne possédant pas de port, et dans laquelle on ne peut entrer que par un tunnel.

Eustache s'attaque aux villes de la côte normande qu'il pille au hasard (Fécamp, Dieppe, ...) et rencontre de nouveau Kadoc, mais ce dernier fait encore chou blanc et se fait même capturer six de ses galères. Il devient très vite le roi incontesté de la Manche, soumettant les autres petits pirates à son emprise, lui donnant le titre d'« Archipirate ».

Mais en 1212, un véritable coup de théâtre va tout faire basculer : Jean Sans Terre est excommunié par le Pape. Bien que bandit notoire, Eustache, n'oublie pas qu'il a été moine, et doit tout de même garder une certaine piété ; il

décide donc de changer de camp, aidé en cela par l'attaque de Serk par Jean d'Aubigné, qui enlève la femme et la fille d'Eustache.

Eustache prend vengeance en attaquant et pillant Folkenstone puis il rejoint Philippe Auguste qui vient de subir le désastre du « camp de Boulogne ».

En effet, profitant de l'excommunication de son voisin anglais, Philippe Auguste avait rassemblé une flotte de mille sept cents navires pour partir à la conquête de l'île. Mais, Jean Sans Terre - qui n'est certes pas Jean Sans Peur - préfère se soumettre. Le roi de France décide alors de lancer cette flotte sur Bruges et le port de Dam, fiefs de Ferrand de Flandres, son vassal en rébellion. Mais l'affaire tourne mal : Guillaume Longue Epée, comte de Salisbury et Renaud de Boulogne prennent la flotte française à revers et détruisent ou capturent quatre cent bâtiments. Les autres navires, bloqués, doivent être brûlés sur place. Cette terrible bataille vaudra de faire dire à Philippe Auguste que « *Les Français connaissent mal les choses de la mer* ».

Mais les barons anglais, n'en pou-

vant plus de la politique de leur roi, déposent leur souverain et appellent Louis, le fils de Philippe Auguste, à la rescousse. Ce dernier, bien entendu, accepte et réunit huit cent navires dont il fait d'Eustache l'amiral, et douze cents chevaliers.

La flotte appareille donc en direction de l'Angleterre, avec à bord du navire d'Eustache l'archevêque d'York ainsi que Louis, le fils du roi de France. Mais, coup du sort, le mauvais temps disperse la flotte et le vaisseau amiral ne se retrouve qu'avec 7 navires auprès des côtes de l'île ! Par chance, la flotte anglaise, avertie de la venue de la flotte



ennemie, est, elle aussi, dispersée par le mauvais temps. Mais tout ceci n'empêche pas Louis de débarquer et de se rendre à Londres, provoquant la fuite de Jean Sans Terre.

Eustache assure le ravitaillement des troupes débarquées, puis il part reconquérir Serk où il réinstalle sa famille qu'il a retrouvée depuis peu. Il s'empare de la nef de Renaud de Dammartin - mais ce dernier n'était, hélas, pas à bord - puis revient enfin bloquer par mer Douvres que Louis assiège par terre.

Dans les chantiers navals de Winchelsea, Eustache ne tarde pas à se faire construire de nouveaux navires. Pour lui-même, il en fait lancer un, pourvu d'un « château » de bois plus grand que la coque, et si haut qu'il dominera tous ses ennemis.

La tactique navale de l'époque était fort proche de celle de la guerre de forteresse : se trouver plus haut que ses adversaires pour leur jeter pierres et poix enflammée. Sans compter que, de cette tour, on pourra tenter de démanteler l'adversaire, en coupant les cordages avec des faucilles emmanchées. Le tout est complété par un énorme pierrier à trébuchet capable d'écraser

Ah, tout ceci n'est pas sans rappeler le chant Le galérien, dont les paroles ont été écrites par Maurice Druon.

Je m'souviens, ma mèr' m'aimait
Et je suis aux galères,
Je m'souviens ma mèr' disait
Mais je n'ai pas cru ma mère
Ne traîn' pas dans les ruisseaux
T'bats pas comme un sauvage
T'amuses pas comm' les oiseaux
Ell' me disait d'être sage
J'ai pas tué, j'ai pas volé
J'voulais courir la chance
J'ai pas tué, j'ai pas volé
J'voulais qu'chaqu' jour soit dimanche
Je m'souviens ma mèr' pleurait
Dès qu'je passais la porte
Je m'souviens comme ell' pleurait
Ell' voulait pas que je sorte

Toujours, toujours ell' disait
T'en vas pas chez les filles
Fais donc pas toujours c'qui t'plait
Dans les prisons y a des grilles
J'ai pas tué, j'ai pas volé
Mais j'ai cru Madeleine
J'ai pas tué, j'ai pas volé
J'voulais pas lui fair' de peine
Un jour les soldats du roi
T'emmen'ront aux galères
Tu t'en iras trois par trois
Comme ils ont emmn'nés ton père
Tu auras la têt' rasée
On te mettra des chaînes
T'en auras les reins brisés
Et moi j'en mourrai de peine
J'ai pas tué, j'ai pas volé
Mais j'ai pas cru ma mère
Et je m'souviens qu'ell' m'aimait
Pendant qu'je rame aux galères.

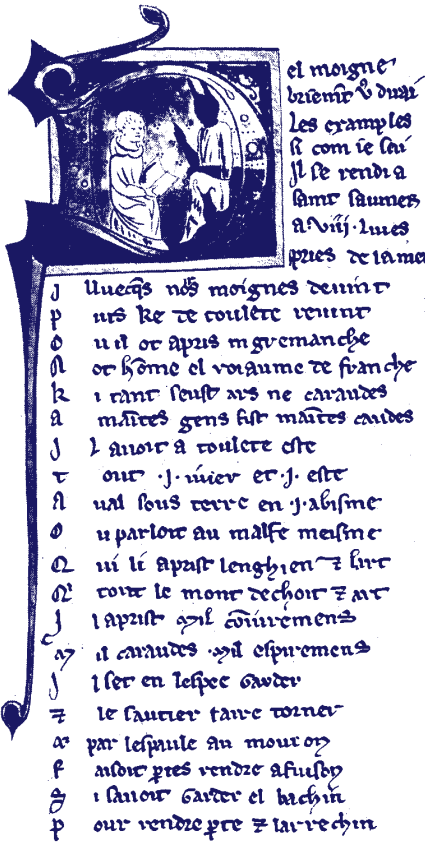
les ponts des navires sous d'énormes blocs de pierre.

Mais Jean Sans Terre meurt, et les barons anglais qui en avaient après leur roi, mais pas après son successeur, considèrent l'armée de Louis comme une troupe d'occupation. Philippe d'Aubigné ne cesse d'harcéler les convois qu'Eustache défend et mène à bon port. La défaite de Lincoln aggrave la situation et la reine Blanche de Castille

arme au plus vite soixante-dix navires auxquels elle fait prendre le large à Calais sous la conduite d'Eustache le 24 août 1217.

Avec un vent favorable, il se dirige vers l'Angleterre lorsque remontant vers lui arrive la flotte de Philippe d'Aubigné et de Hubert de Bourg. On sent le combat proche, mais les Anglais semblent filer vers le continent et Calais. Sentant la ville en péril, Eustache commande à





la flotte de leur donner la chasse mais, sentant que les Français sont sous son vent, Philippe d'Aubigné fait virer son navire et fond à voiles pleines sur la flotte d'Eustache !

L'attaque foudroie les navires français et quatre grandes nefes anglaises convergent vers le navire d'Eustache qu'ils prennent à l'abordage. Le fameux trébuchet ne peut servir et ne fait qu'encombrer. Les trente-six chevaliers français et Eustache, armé d'un aviron dont il se sert de massue, se défendent autant qu'ils le peuvent, mais commencent à crouler sous le nombre. Eustache, sentant sa fin proche, décide de se cacher dans la sentine, à fond de cale, mais il est pris et reconnu.

Afin de sauver sa peau, il propose d'offrir une forte rançon et « fidélité inviolable au roi d'Angleterre » ! Mais Richard, le bâtard de Jean Sans Terre, entre dans une rage folle et lui crie :

« *Jamais plus, traître félon, tu ne séduiras personne par tes faux serments !* » et lui tranche la tête de ses propres mains, qu'il fait ensuite promener dans les rues de Cantorbéry.

Le clergé, en ornements, vint au devant de Philippe d'Aubigné, tandis que Louis de France renonçait définitivement au trône d'Angleterre.

Cependant le peuple n'était pas satisfait : une telle mort pour un tel homme ne lui convenait pas. Et c'est ainsi que naquit la légende du « Moyen-Sorcier », pouvant rendre son navire invisible. Mais un jour, un de ses anciens compagnons plus maître qu'Eustache en sorcellerie, avait repéré le vaisseau fantôme, y avait sauté - à l'horreur de ses camarades le voyant marcher et combattre au-dessus de l'eau - et avait coupé la tête du magicien. Alors le navire, désenchanté, était apparu avant de s'enfoncer dans les flots. ■

LES NAVIRES À L'ÉPOQUE

Les galères de cette époque mesurent jusqu'à 40 mètres de long, pour 6 mètres seulement, parfois moins, de large et 2 mètres 70 de creux, ce qui doit donner environ 1, 50 mètre de tirant d'eau. Ces formes très effilées sont favorables pour la vitesse, donc l'attaque et la fuite.

Le « franc-bord », la hauteur au-dessus de l'eau, est faible; les rameurs et les guerriers sont protégés par leurs écus disposés tout autour, d'où le nom de pavois conservé aujourd'hui pour les rambardes pleines, le bordé au-dessus du pont. L'avant est protégé par un redoutable éperon. Les armes de jet sont des arbalètes.

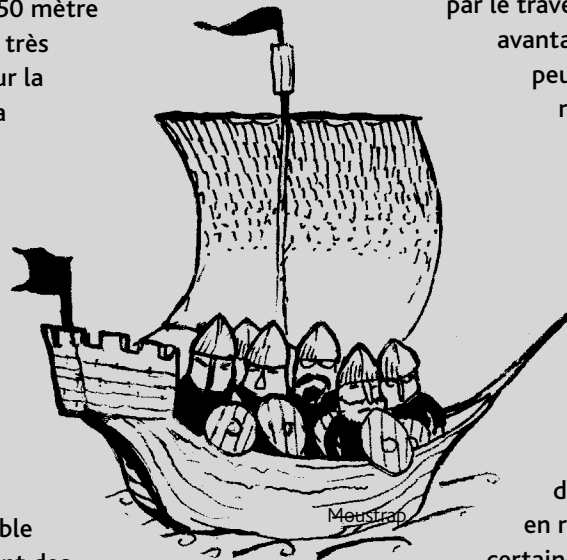
Les « vogueurs » qui composent la chiourme sont encore des marins volontaires, non des condamnés. Ils sont groupés cinq par cinq sur chacun des énormes avirons de quinze mètres de long. La voilure ne peut servir que par vent portant.

Quand le vent est contraire ou nul, la galère se meut parfaitement à l'aviron (pourvu seulement que la mer ne soit pas trop grosse, notamment par le travers), ce qui est un immense avantage sur les nefes à voile. Elle peut atteindre quinze milles

romains dans l'heure, en eau calme, soit douze nœuds (c'est-à-dire plus de vingt-deux kilomètres par heure).

Les nefes à voile, très lourdes, sont ce qu'on appelle des « bateaux ronds », très larges pour leur longueur. Leur unique voile carrée, dans laquelle on sait déjà « prendre des ris » pour en réduire la surface, ne permet certainement pas de remonter au

vent, d'autant que la coque est surmontée, à l'avant et à l'arrière, de « châteaux » à usage militaire. Les avirons existent, mais en petit nombre. Ces navires, très mauvais manœuvriers, attendaient les vents favorables. Les galères pouvaient les remorquer par calme.





BIEN AU-DELÀ DES HORIZONS, DANS LA NÉBULOSITÉ DES MERS LOINTAINES ET DE NOS RÊVERIES, ELLE S'ÉRIGE, PERDUE, RICHE DE PROMESSES ET DE SOLITUDE. ELLE HANTE LES SONGES DU LECTEUR DOUILLETTEMENT INSTALLÉ ET LES ESPOIRS DU NAUFRAGÉ ACCROCHÉ À SON ÉPAVE ; ELLE SE DÉROBE À LA LONGUE VUE DES PILOTES ET DES CARTOGAPHES, MAIS APPARAÎT PARFOIS, DRAPÉE DE SAUVAGERIE ET DE MYSTÈRE, À LA VIGIE D'UN NAVIRE ÉGARÉ PAR LA BRUME OU PAR LA TEMPÊTE...

Hatafjord

L'OSSUAIRE DES HÉROS

Vous pourrez ainsi meubler vos scénarios maritimes avec une île mystérieuse et tragique, qui participe au grand souffle de l'aventure. Vos PJ ont besoin de faire relâche pour ravitailler leur navire ou pour réparer une avarie ? Vos PJ ont fait naufrage et se retrouvent accrochés à un espar ? Vos PJ ont été débarqués dans une chaloupe par un équipage en rébellion ? C'est le moment de faire apparaître à l'horizon une île, vers laquelle ils vont tourner leur curiosité et leurs espoirs. De façon beaucoup plus classique, il peut aussi s'agir d'une île intégrée dans un scénario de chasse au trésor.

L'île dont le plan et les légendes vous sont fournis s'intègre plutôt dans un univers de fantasy, ou dans un univers semi-historique qui englobe le légendaire et la mythologie. Elle a pour cadre un océan froid.

PAR **Usher**

ILLUSTRATIONS

Fabien

Galorian

Moustrap

Renz

Silver

Whiteraven

■ RUMEURS ■ DANS LE NORD

Dans les villages et dans les forteresses du Septentrion, Hatafjord n'est pas

un nom inconnu. Bien pire : c'est un nom redouté. On sait qu'il s'agit d'une île à la pointe nord de l'archipel des Elfsarker, là où l'océan est démonté et gris, où les vents hurlent une chanson de neige et de grésil, où des courants puissants drossent les navires sur des écueils sombres. Rares sont les imprudents à avoir poussé jusqu'en vue de l'île de Hatafjord. Plus rares encore sont ceux qui en sont revenus. Les quelques marins qui prétendent avoir contemplé ses grèves désolées n'en parlent guère, sinon aux petites heures de la nuit, quand ils essaient de noyer leur angoisse au fond d'un tonneau de bière.

Ils disent alors de ces contes qui éteignent rires et chansons dans les tavernes. Ils disent les brisants où s'entassent carcasses de baleines et épaves de navires ; ils disent les grèves de galets où phoques et éléphants de mer se vautrent sur une litière d'ossements humains ; ils disent le chant insensé du vent, où se mêlent les cris des oiseaux et de mille fantômes ; ils disent la lumière morte qui nimbe parfois les murs effondrés, au sommet des falaises ; ils disent le désespoir qu'une



voix sans âge y hurle, capable de briser le cœur du plus féroce guerrier... Mais ils disent également que le héros qui saura défier la malédiction de l'île y trouvera un butin fabuleux, plus riche que le trésor d'un roi.

■ L'HISTOIRE ■ D'HATAFJORD

Voici des siècles, Hatafjord était la capitale d'un royaume formé par l'archipel des Elfsarker. C'était un royaume de marins, de guerriers, de pirates et de marchands, qui s'étaient taillé une prospérité insolente en courant toutes les mers du Nord.

Vint le jour où la couronne d'Elfsarker échut à une jeune fille, la princesse Svava. Svava était belle, puissante, orgueilleuse : elle fut courtisée par les guerriers, les princes et les rois, mais elle rejeta toutes les propositions de mariage. Elle affirma qu'elle ne donnerait sa main qu'au héros qui lui rapporterait la tête du dragon Gjollorm. Et comme Svava avait les cheveux plus dorés que le soleil, les yeux plus verts que l'émeraude et la taille plus fine qu'un surgeon de saule, nombreux furent les braves à se rendre dans la désolation de Gjollorm, nombreux furent les braves à défier le dragon, nombreux furent les braves à mourir.

Il est périlleux de déranger un dragon. Gjollorm écrasait sans pitié les imprudents qui avaient l'outrecuidance de le provoquer, mais il s'étonnait de ce flux régulier de héros. Pour finir, avant de mettre en pièces les jeunes fous, il entreprit de les interroger, et il apprit ainsi qui avait mis sa tête à prix. Il décida alors de jouer un tour à sa façon à la reine Svava d'Elfsarker.

Gjollorm prit son vol au-dessus de la mer, et s'abattit comme la tempête sur l'île d'Hatafjord. Il massacra ceux qui prirent les armes contre lui, et il se présenta devant Svava terrifiée. Plein de courtoise ironie, il dit à la jeune reine qu'il avait le plaisir de lui apporter sa propre tête, et qu'en conséquence il exigeait qu'elle respectât sa parole,

qu'elle l'épousât et en fit le roi d'Elfsarker. Ayant arraché son consentement par la terreur, il laissa la vie sauve à Svava. Mais ce fut pour mieux savourer sa vengeance : car Gjollorm détruisit le royaume, rassemblant toutes ses richesses dans les cavernes marines de l'île d'Hatafjord, et jouissant du désespoir de son épouse.

Cependant, tous les habitants de l'archipel des Elfsarker ne furent pas tués, car beaucoup s'enfuirent en prenant la mer. Au bout de trois ans, Gudmund, un cousin de Svava appartenant à une branche cadette de la lignée royale, réussit à rassembler les exilés en une grande armée, et tous jurèrent d'affronter le dragon ou de mourir plutôt que de lui laisser leur royaume et leur reine. Ils cinglèrent vers Hatafjord, mais, ayant pris pied sur l'île, les guerriers furent pris d'une grande angoisse devant la dévastation du dragon, et le courage leur manqua. Gudmund seul s'avança vers les ruines du palais : il y trouva Svava folle et vieillie ; il la consola, et lui jura de l'épouser une fois qu'il aurait tué le monstre. Puis il descendit dans les grottes marines et affronta Gjollorm ; il parvint à blesser grièvement le dragon, mais fut terrassé et écrasé par le ver. Au bout de quelques jours, Gjollorm mourut aussi de ses blessures ; toutefois, dans son agonie, le monstre maudit l'île, Svava et le trésor, ainsi que tous ceux qui s'en approcheraient.

Les guerriers du royaume, sans nouvelles de Gudmund et du dragon, finirent par gagner timidement le palais de leur reine. Ils commencèrent par porter secours à Svava et par organiser les funérailles de Gudmund. Mais ils furent pris de folie devant les richesses fabuleuses amassées par le dragon ; ils se querellèrent pour se partager le butin, les armes furent tirées, et ils s'entretuèrent. Svava demeura seule sur Hatafjord, avec son trésor extraordinaire, la carcasse obscène du dragon et le charnier de son propre peuple. Elle sombra dans un abîme de désespoir au-delà de la souffrance et de la démence. Frappée par la malédiction

du dragon, elle n'eut même pas la consolation de mourir. Elle devint le spectre de sa propre détresse, elle se mua en une banshee qui crie dans le vent de la mer toute l'horreur dans laquelle sa vanité a plongé le royaume.

Mais Hatafjord est aussi hantée par tous ceux qui y ont trouvé la mort : les esprits tourmentés des guerriers d'Elfsarker, de Gudmund et du dragon continuent de s'y disputer la reine flétrie et le trésor maudit. Ce sont leurs plaintes et leurs cris que les marins croient entendre au milieu du cri des oiseaux et des rafales de vent. Il arrive aussi que des aventuriers, des pirates ou des héros imprudents débarquent sur Hatafjord, attirés par la légende de l'or. Leurs os ne tardent pas à blanchir sur les grèves, et leurs âmes ne tardent pas à grossir la cohorte des spectres...

■ L'ÎLE HANTÉE ■

Il existe deux plans de réalité sur Hatafjord, que sépare une frontière fragile. Dans la réalité des vivants, l'île n'est plus que ruines et ossuaire, où les gémissements des âmes en peine se mêlent à la rumeur du vent et de la mer, aux cris des oiseaux et des phoques. Seules deux créatures occupent cette désolation : Ulf le Runoïa et l'ombre tourmentée de la reine, la banshee Svava.

Dans la dimension où errent les défunts, les morts répètent inlassablement les combats où ils ont trouvé leur destin. Gudmund et le dragon s'affrontent dans les cavernes marines, et les guerriers d'Elfsarker, grossis par tous les naufragés et les aventuriers qui ont échoué sur l'île, bataillent sans fin pour le trésor de Gjollorm.

Svava la banshee est le trait d'union entre le monde des vivants et celui des morts. Flétrie par la malédiction du dragon, elle contemple en sanglotant son peuple se déchirer éternellement. Ce sont les gémissements de la banshee qui épouvantent les marins qui croisent un peu trop près de l'île ; mais des aventuriers qui iraient jusqu'à

elle et qui seraient frappés par ses cris de désespoir acquerraient le don de double vue, et découvriraient le tourment des morts... Malheureusement pour eux, les morts aussi peuvent alors les découvrir, et les attaquer à outrance pour protéger le trésor.

Ulf le Runoïa est un sorcier arrivé sur l'île quinze ans plus tôt, en compagnie d'un jarl, Thordekk Gunnarrson, qui avait entendu parler du trésor et projetait de le voler. À peine arrivé sur l'île, Ulf a senti la présence des morts et il a refusé de monter vers les ruines du palais de Svava ou d'explorer les cavernes marines. Il fut bien inspiré : tous ses compagnons, ayant découvert Svava et entendu son cri de désespoir, sont devenus vulnérables aux attaques des spectres et ont été tués. Le runoïa s'est

réfugié dans un vieux fortin en ruine et l'a restauré ; il a décidé de protéger les vivants contre leur propre cupidité, et de détourner les inconscients qui aborderaient sur l'île de Svava et du trésor.

■ ÉGARÉS SUR L'ÎLE ■

Quand les PJ débarquent sur Hatafjord, il est presque inévitable qu'ils cherchent à l'explorer. Ulf les laisse tranquilles tant qu'ils restent à l'Est de l'île, et il commence à les harceler seulement lorsqu'ils approchent des pierres dressées (4). Il se manifeste de loin en criant de façon incohérente et en gesticulant, il tire quelques flèches et surtout, il convoque des nuées d'oiseaux qui attaquent les intrus. Si les PJ s'obstinent, il s'enferme dans son fortin en poussant de grandes lamentations.

Il est possible d'essayer de voler le trésor de Gjollorm sans être agressé par les spectres ; il suffit de passer uniquement par les cavernes marines, sans



monter aux ruines du palais de Svava. Toutefois, les cavernes ne sont accessibles par la grève qu'à marée basse, la marée haute ne permettant d'emprunter que le passage qui débouche dans les ruines.

Il est possible de lever la malédiction qui pèse sur l'île, en jetant à la mer tout le trésor de Gjollorm. Dès lors, les spectres n'ont plus de raison de combattre et trouvent enfin le repos. Svava, apaisée, meurt et se dessèche en quelques heures.

En revanche, des aventuriers qui parviennent à s'appropriier tout ou partie du trésor sont touchés par la malédiction de Gjollorm. Elle agit de façon subtile : les morts s'attachent à leurs pas, de façon invisible. Mais les animaux hurlent à la mort en présence des PJ, la tempête les accompagne sans cesse, les sorciers, les prêtres et les jeunes enfants devinent la présence des âmes en peine dans leur voisinage. Les PJ, chaque nuit, font toujours le même cauchemar : ils se retrouvent dans la mêlée des spectres de Hatafjord. Le seul moyen de lever la malédiction,

pour eux, est de se séparer du trésor et de ce qu'ils ont acquis grâce à lui ; mais ce sont alors les nouveaux propriétaires de parcelles du trésor qui souffrent de la malédiction. Il y a fort à parier, dès lors, que les PJ seront traités comme des parias ou des sacrilèges dans les communautés où ils séjourneront.

Chaque zone d'Hatafjord bénéficie de deux cadres distincts, l'île des vivants et l'île des morts. Tant que les PJ n'ont pas rencontré Svava de visu et ne l'ont pas vue pousser son cri, ils ne perçoivent que ce qui se passe sur l'île des vivants. En revanche, une fois qu'ils ont rencontré la banshee et qu'ils ont subi le voisinage de son hurlement, ils basculent sur l'île des morts – et deviennent également des cibles pour les spectres des guerriers et du dragon.

(1) Épaves

ILE DES VIVANTS : Le long de cette grève de galets sont échoués les carcasses disloquées d'une dizaine de navires nordiques : knorrs (gros navires pansus) et langskips (longs navires de guerre). Il ne reste des navires que des épaves à moitié submergées ; émergent des flots des bordages crevés et quelques hautes étraves, où sont encore fixées des figures de proue primitives, polies par la mer et colonisées par les oiseaux de mer. Le vent ulule de façon sinistre dans les pièces de charpente disloquées, comme l'écho lointain de cornes de brume. Sur le rivage subsistent les traces de plusieurs foyers, qui ne sont pas sans faire penser à des feux de naufrageurs.

ILE DES MORTS : Une dizaine de navires fantômes sont échoués sur la grève : il en jaillit une horde de pillards spectraux, ombres des aventuriers qui crurent pouvoir aborder Hatafjord pour s'emparer de son trésor et furent tués par les fantômes des guerriers de Svava. Mus par le désespoir, ils jalou-

sent les vivants et n'aspirent qu'à les massacrer pour qu'ils rejoignent leurs rangs.

(2) Champ de bataille

ILE DES VIVANTS : Une langue de terre basse, où des lichens et des mousses lépreuses s'accrochent à un chaos de roches et de galets. Le sol est jonché d'ossements polis par les éléments, et des profusions d'armes rouillées se fondent insensiblement dans le sol caillouteux et dans la végétation rare. Quelques hampes de lance vermoulues se dressent encore de guingois, çà et là. Le vent qui souffle en bourrasque semble parfois apporter l'écho très lointain de grandes clameurs marines.

ILE DES MORTS : Une gigantesque mêlée de guerriers décharnés fait trembler le sol. Les casques dorés des princes, les boucliers bariolés des hommes libres, les haches et les épées ciselées des héros, la frénésie écumante des berserkers se mêlent dans un maelström de fureur, où tous les guerriers venus au secours de Svava s'entretuent pour le trésor du dragon. La bataille fait rage de la grève Nord à la grève Sud, et nombre de spectres tourment leurs armes contre les PJ qui se risquent dans cette partie de l'île.

(3) Cimetière de baleines

ILE DES VIVANTS : Le long de cette grève de galets sont échoués les squelettes gigantesques de cinq baleines. Trois d'entre eux ont les os broyés et mastiqués par une mâchoire que l'on devine monstrueuse – il s'agit de cétacés jadis dévorés par Gjollorm.

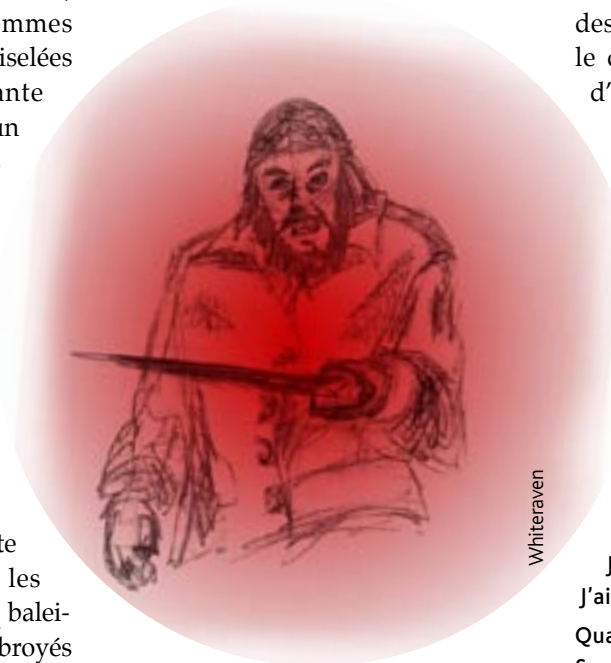
ILE DES MORTS : Les ombres sanglantes des baleines émergent des flots, partiellement dévorées mais encore animées par de rares frissons douloureux. Enfoncés jusqu'à la ceinture dans la mer écumante, entre les monstres massifs, les silhouettes grêles de plusieurs femmes et de quelques enfants appellent à l'aide les PJ pour les sortir de la mer – il s'agit des fantômes d'habitants de l'île qui se sont jetés à la mer du

haut des falaises au moment de l'attaque de Gjollorm. Ils sont malveillants et tentent de noyer les âmes charitables qui viennent à leur secours.

(4) Pierres runiques

ILE DES VIVANTS : Deux mégalithes un peu penchés occupent une clairière, dans un bois dont les arbres sont morts et tordus par les vents marins. La bise océane siffle de façon funèbre dans les branches tortueuses. Une inscription runique a été gravée sur le plus grand des mégalithes : « ICI VIVAIENT LES ROIS DES ELFSRAKER. LA REINE SVAVA VOULUT LES EGALER EN GRANDEUR : ELLE LES SURPASSA DANS LE MALHEUR. »

ILE DES MORTS : Les fantômes d'une dizaine de femmes et de vieillards se



Whiteraven

lamentent devant les mégalithes en déchirant leurs vêtements translucides et en se griffant le visage. Ils ne sont pas hostiles, mais ils recommandent aux PJ de se jeter du haut des falaises pour mettre cours à la malédiction qui va les frapper eux aussi, puisqu'ils ont mis le pied sur cette île frappée par le mauvais sort.

(5) Rangée de crânes

ILE DES VIVANTS : Au milieu de la forêt morte, une ligne de pieux sépare l'île

en deux parties. Au sommet de chaque pieu, un crâne humain est fixé – cloué ou enchaîné. Tous ces crânes ont été décalottés, pour les transformer en coupes. Sur chaque pieu, on trouve la même inscription runique, gravée verticalement : « DON DU MATIN DE GJOLLORM À SVAVA. » (un don du matin, dans les sociétés nordiques, est un cadeau de mariage fait par l'époux à la jeune mariée au lendemain de la nuit de noces. Ces crânes sont en fait les têtes des héros qui avaient défié Gjollorm pour tenter d'épouser Svava, et que le dragon a offertes par dérision à la reine quand il l'a contrainte à l'épouser.)

ILE DES MORTS : À chaque pieu est enchaîné l'ombre mutilée du héros dont le crâne est exposé. Les fantômes portent les stigmates effroyables des blessures mortelles infligées par le dragon : certains sont éviscérés, d'autres à demi carbonisés, d'autres ont les jambes ou les bras arrachés.

Ils poussent des gémissements pathétiques, au milieu desquels ils chantent une mélodie funèbre qui rappelle les circonstances de leur mort.

Voici quelques exemples de leurs chants :

Le jarl Bjorn :

J'étais Bjorn le jarl, le plus libre des rois de mer,

Impétueux comme l'orage, tranchant comme le fer.

J'ai écumé les océans et les mêlées,
J'ai façonné mon existence en épopée.

Quand j'ai croisé les yeux d'émeraude de Svava,

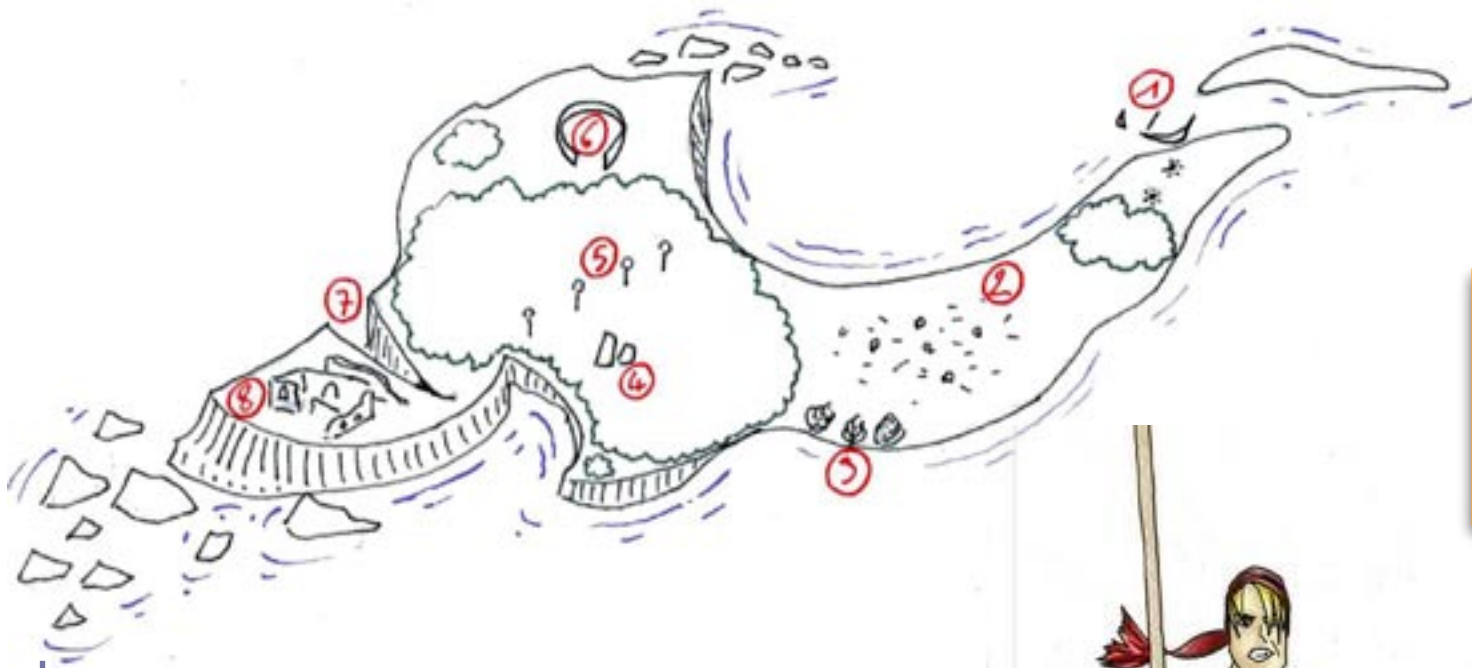
Périls, gloire et butin ont perdu tout éclat.
J'ai voulu lui livrer le dragon en trophée ;
C'est la bête qui s'offrit ma dépouille masquée.

Helgi le scalde :

J'étais célèbre sous le nom d'Helgi le Rimeur,
Tout le Nord me fêtait ainsi qu'un enchanteur.
J'ai composé cent dix mélodies sans pareille,
J'ai capturé dans mes strophes mille et une merveilles.

Mais le sombre velours dans la voix de Svava
A voilé ma musique et m'a rempli d'émoi.

Pour elle, j'ai voulu charmer l'animal féroce :
Troublé, il a cherché ma magie jusqu'à l'os.



CARTE DE L'ÎLE D'HATAFJORD

Hrolf le guerrier fauve :

J'avais nom Hrolf le Guerrier Fauve, le Tueur Fou.

J'étais la colère de l'ours, la fureur du loup, J'étais l'ivresse de sang, l'âme rouge du carnage :

Cent dix héros ont succombé devant ma rage.

Quand j'ai aperçu les cheveux d'or de Svava, J'ai cru en une transe autre que le combat.

J'ai alors crié au ver mon défi farouche :

Le dragon m'a broyé comme on tue une mouche.

(6) Fortin

ILE DES VIVANTS : Non loin de la falaise se dresse un fortin circulaire, à la muraille de pierres sèches ornée de trophées d'armes rouillées et de crânes de phoques. Des planches arrachées aux épaves sont clouées entre les trophées le long du mur et couvertes de formules runiques de protection. A l'intérieur du fortin ne subsistent que les fondations noircies de grandes maisons ainsi qu'une hutte construite en os de baleine, couverts de lambeaux de voile. Il s'agit du repère d'Ulf le Runoïa.

Le Runoïa défend son fortin contre des étrangers menaçants, mais accepte

de leur livrer asile s'ils montrent clairement des intentions pacifiques.

ILE DES MORTS : C'est le seul endroit de l'île épargné par les spectres, grâce aux protections magiques d'Ulf le Runoïa.

Ulf le Runoïa

C'est un homme vieillissant, aux cheveux et à la barbe hirsutes, vêtu d'un pantalon en peau de phoque et d'une peau de loup mitée. Son torse maigre et ses bras musculeux sont couverts de tatouages spiralés et runiques. Il survit en pêchant et en ramassant des coquillages. Son existence érémitique sur l'île hantée l'a rendu à moitié fou et très sauvage, et il s'efforce d'éviter des confrontations directes avec des étrangers. Mais il fera aussi tout ce qui est en son pouvoir pour les écarter du trésor et de la banshee. Pour cela, il peut effectuer des tirs de sommation à l'aide d'un arc long, et surtout utiliser ses pouvoirs magiques. Il peut contrôler les oiseaux de mer, les phoques et les lions de mer pour les rendre hostiles aux intrus et les repousser vers les grèves. Il ne désire toutefois pas la mort des intrus, et des personnages obstinés et pacifiques peuvent tenter de l'approcher. Ulf a du mal à parler et tient des propos décousus, mais il peut livrer aux PJ des informations vitales sur le passé de l'île et sur sa malédiction.

(7) Grottes marines

ILE DES VIVANTS : Une crique profonde, étranglée entre de vertigineuses falai-



Galorian

ses, coupe presque l'île en deux. Au fond de la crypte, une caverne ouvre sa bouche béante, humide de varechs et d'embruns. L'entrée est accessible à marée basse, mais elle est inondée à marée haute. L'entrée de la crique est barrée par des écueils noirâtres, qui rendent son accès impossible par bateau. Un sentier étroit trace des lacets à flanc de falaise, plus raide qu'un escalier et envahi par une colonie assourdissante de goélands (dont les envols peuvent être dangereux pour un grimpeur).

La caverne ouvre en fait sur un com-

Fabien



plexe de grottes, qui s'étage sous les ruines du palais de Svava. La première caverne, qui donne sur la crique, contient de grandes mares où grouillent des crabes blanchâtres. L'endroit est un charnier, où sont éparpillés les os polis des proies du dragon. Cet ossuaire est complètement inondé à marée haute, et envahi par des courants très dangereux.

Il s'évase sur une galerie très large, en pan incliné, qui grimpe dans les profondeurs rocheuses de la falaise, et débouche sur un espace immense. Cette deuxième caverne, vaste comme

une cathédrale, est jonchée de trésors : coffres gorgés de pièces d'or ; panoplies d'armes orfévrees et runiques ; vaiselle d'or et d'argent ; idoles d'ivoire, d'or et d'argent ; chaudrons remplis de pierres précieuses ... Ce trésor fabuleux est éparpillé dans les galets et les rochers ; certains coffres sont broyés, certains objets précieux pliés. Au milieu de cette merveille se dresse la dépouille monumentale et hideuse d'un dragon. Vaste comme l'épave d'un navire, le cadavre de Gjollorm gît à demi replié sur lui-même, sa peau écailleuse crevée sur la cage thoraci-

que, ses babines desséchées retroussées sur des crocs jaunâtres, ses yeux pourris emplis de gelée noire.

Une rampe étroite monte le long de la paroi est de la caverne, et débouche, après être passée sous une arche basse, dans une crypte où reposent les restes de Gudmund. Les ossements du héros, paré de ses armes, reposent dans une barque aux figures de proue et de poupe sculptées. Sur une pierre runique disposée devant la sépulture, il est gravé : « GUDMUND FILS D'EGILL, FLEAU DE GJOLLORM, QUI A DONNE SA VIE CONTRE CELLE DU VER. »

Un escalier aux marches affaissées grimpe vers le sommet de l'île et le palais de Svava. A marée haute, c'est le seul accès aux grottes marines.

ILE DES MORTS : Dans l'outre monde, les spectres de Gudmund et du dragon s'affrontent en un combat dantesque, qui les fait virevolter dans tout le complexe caverneux. Gudmund est un grand guerrier au visage sculptural, aux attitudes orgueilleuses et félines, d'une force, d'une agilité et d'une audace admirables. Mais ses membres paraissent décharnés, ses yeux sont noyés par une flamme spectrale et sa beauté est défigurée par un rictus d'une férocité absolue. Gjollorm est le dragon pourrissant que l'on peut voir sur l'île des vivants, animé de la puissance d'un tremblement de terre. Ses coups de patte, ses coups de queue arrachent des pans entiers de roche dans des éboulis spectaculaires ; ses charges font trembler le sol et tomber une pluie de gravas du plafond.

Si des PJ interviennent dans ce combat, il s'ensuit un affrontement à trois camps, le dragon et Gudmund tentant d'éliminer les personnages à leur portée sans interrompre leur combat.

(8) Ruines du palais

ILE DES VIVANTS : Au sommet de l'île se dressent encore les ruines du palais royal. Il s'agissait d'un complexe de éventrés maisons longues nordiques ; il n'en reste plus que les murs de pierres ébréchés et, et ça et là quelques charpen-

tes carbonisées, où l'on devine encore les frises sculptées de gracieux entre-lacs. Dans une cour au dallage fendu, un escalier de pierre affaissée s'enfonce dans les profondeurs du sol (et mène en 7, dans les grottes marines).

Dans la halle la plus vaste, ouverte à tous les vents, pleure et se lamente Svava. Elle se tient recroquevillée sur un grand trône de pierre ciselée, déri-sion pathétique de grandeur. Elle est entourée d'oiseaux de mer, qui tourbillonnent en bourrasques affolées à chacune de ses plaintes.

La banshee Svava

Svava est une très vieille femme, très maigre, aux immenses cheveux blancs et au visage raviné par l'âge et par le désespoir. Elle porte des loques crasseuses et déchirées, et ses membres squelettiques sont barrés de cicatrices hideuses — blessures infligées par des guerriers qui crurent que tuer la banshee dissiperait les spectres suscités par son cri. Elle est éborgnée, et son cuir chevelu porte plusieurs balafres boursouflées.

Svava est inoffensive en elle-même, et elle ne se défend pas si on l'attaque, se contentant de hurler d'épouvante. Si affreusement blessée qu'elle soit, elle ne peut mourir et continue à hurler. En revanche, ses cris de détresse attirent les spectres avec une agressivité accrue. Pour chaque coup infligé à la banshee, un aventurier se verra attaquer par un adversaire spectral de plus que ses compagnons.

ILE DES MORTS : Autour de Svava, les oiseaux de mer se transforment en spectres. La moitié sont des dames de compagnie qui sanglotent, se griffent le visage et s'arrachent les cheveux. Certaines courent se jeter du haut de la falaise, mais planent dans les rafales du vent en hurlant et finissent par revenir tourbillonner autour de la banshee. L'autre moitié des fantômes est formée par les guerriers de la hyrd de la reine, tués par Gjollorm lors de son arrivée sur l'île. Certains sont grièvement brûlés et se débattent contre la souffrance ; d'autres, mutilés ou éventrés, tentent vainement de refermer leurs plaies.

Ces ombres sont effrayantes mais ne s'intéressent pas aux PJ tant que ceux-ci n'agressent pas Svava. En revanche, si leur reine est attaquée, les guerriers spectraux chargent, et les fantômes féminins tentent d'agripper les PJ pour les entraîner au bord de la falaise et les jeter dans l'abîme.

COMMENT EXPLOITER HATAFJORD ?

Plusieurs stratégies sont envisageables pour intégrer Hatafjord dans le cours des aventures de vos PJ. Voici quelques pistes.

La chasse au trésor

Les PJ peuvent avoir été recrutés par un seigneur cupide ou avoir eux-mêmes entendu des rumeurs sur le trésor d'Hatafjord. Au cours d'un scénario ou d'une série de scénarios, ils peuvent découvrir l'ancienne désolation de Gjollorm (avant son départ pour l'île), la légende de la reine Svava qui ne voulait épouser que le tueur du dragon, des chansons se rapportant à des héros disparus (comme le jarl Bjorn, Helgi le scalde ou Hrolf le guerrier-faune). Petit à petit, les recherches des PJ les rapprochent de l'archipel des Elfsarker...

Les navires disparus

Marchands et seigneurs des mers du Nord s'inquiètent de la quantité de navires disparus autour des Elfsarker. Ils recrutent des héros pour explorer cet archipel périlleux et essayer de découvrir la cause de toutes ces pertes. Une variante peut être la recherche d'Ulf le Runoïa, un sorcier naguère célèbre, qui hante encore le sommeil de son frère aveugle, bien qu'il ait disparu depuis quinze ans dans une expédition du jarl Thordekk Gunarrson en direction des Elfsarker.

Presque morts

Vos PJ sont morts au cours de leurs aventures, et vous voulez leur donner une chance de revenir à la vie, sans passer par le « deus ex machina » trop simpliste d'un sort de résurrection. Après être tombés sur le champ de bataille, vos PJ se retrouvent sur un navire cinglant vers les côtes d'Hatafjord ; l'aventure qu'ils vivront dans l'île servira d'épreuve orphique. S'ils parviennent à lever la malédiction en jetant le trésor à la mer, ils reviennent à la vie, parmi les morts et les épaves de la bataille où ils avaient succombé. S'ils échouent, leur âme demeurent parmi les spectres héroïques qui en décousent éternellement sur l'île... ■



Silver



LES TERRES DU MILIEU FORMENT UN DÉCOR TRÈS VARIÉ DANS LEQUEL FAIRE ÉVOLUER VOS AVENTURIERS. MAIS POURQUOI LES LIMITER AUX PÉRIPÉTIES TERRESTRES ? AVEC CES RÈGLES SIMPLÉS, VOUS AUREZ ENTRE LES MAINS QUELQUES OUTILS POUR CONDUIRE ÉGALEMENT LES PJ SUR LES MERS.

SUR LES FLOTS

d'Endor

POUR TIERS AGE

PAR Denis Avril

ILLUSTRATIONS
Moustrap

■ LA TERMINOLOGIE ■ DES FICHES DE NAVIRES

NOM : la plupart des navires sont baptisés par leur propriétaire ou leur capitaine. Le nom, s'il est connu, doit être inscrit ici.

TYPE : les bateaux et navires courants sont détaillés ici. Notez la catégorie appropriée.

ROYAUME : le royaume d'où sont originaires le capitaine et l'équipage.

ORIGINE : la partie du monde ou l'époque dont est originaire le vaisseau.

CAPITAINE : notez le nom et la compétence « navigation » du capitaine. Elle est de 2D6+10.

TYPE DE COQUE : on distingue 4 types de coque : navire de guerre, navire marchand, navire à ponts et navire à barge.

QUALITÉ DE LA COQUE : bien qu'ils se ressemblent tous, il n'y a jamais eu deux bateaux avec la même solidité de la coque. La qualité de la coque se détermine aléatoirement, en utilisant des jets de dés proches de la moyenne.

La qualité de la coque équivaut à l'armure d'un personnage. Aussi longtemps que les dommages dus aux tempêtes ou aux combats ne dépassent pas la qualité de la coque, le navire ne perd pas de points de structure. La qualité de la coque ne peut être réparée.

NAVIGABILITÉ : un vaisseau doit supporter les rigueurs de la mer et demeurer étanche. Les aventuriers doivent régulièrement appliquer du goudron, de la cire ou d'autres matières résistant à l'eau sur la coque pour entretenir la navigabilité. Tous les bateaux neufs débutent avec un taux de navigabilité maximum et en perdent au fur et à mesure de leur vieillesse. Le rythme de cette dépense dépend du type de navire.

POINTS DE STRUCTURE : ce sont les dommages que peut supporter un navire avant de couler. Le coût du réarmement serait plus grand que celui de la construction du navire, en somme, il est impossible de faire gagner des points de structures à son navire.

LONGUEUR : la distance de l'étrave (l'avant) à l'étambot (l'arrière).

TIERS AGE est un jeu de rôle gratuit qui vous permet de jouer dans le monde créé par J.R.R. Tolkien, les Terres du Milieu.

Pour plus d'infos :
couroberon.free.fr



LARGEUR : la partie la plus large du navire. Les rames, s'il y en a, sont comprises dans la largeur.

CAPACITÉ : capacité standard du navire exprimé en tonnes. Ce nombre représente la capacité supplémentaire du navire après le décompte des poids de l'équipement et de l'équipage, ainsi que des provisions et armes de l'équipage. Pour connaître la quantité de chevaux que peut transporter sans problème un navire, il suffit de diviser sa capacité de cargaison par 8, en arrondissant, si besoin est, à l'entier supérieur.

FRANC-BORD : hauteur minimale des flancs du navire au-dessus de la ligne de flottaison, mesurée jusqu'aux plat-bords. Plus bas est le franc-bord, plus facilement l'eau peut rentrer. Pour sauter d'un navire plus bas à un navire plus haut, retirer au jet de DEX un point par mètre de différence.

TIRANT D'EAU : profondeur d'eau nécessaire au navire pour qu'il ne touche pas le fond. Il peut être réduit

si la quille ou le gouvernail peut être replié.

EQUIPAGE : nombre minimum de marins pour manœuvrer le navire. Réduire l'équipage a pour effet de réduire également sa vitesse et sa navigabilité.

AUTONOMIE : durée maximum d'une

traversée. Il est possible d'augmenter l'autonomie en rationnant les hommes de bord. Cela affaiblit tout l'équipage, ralentit le navire et peut provoquer des mutineries.

ARMES : éperon, machines de guerre. Les bateaux qui ne sont pas équipés d'éperon ne peuvent évidemment pas

Table des allures à la voile (en nœuds ; 1 nœud = 1,85 km/h)

	Vent arrière	Grand largue	Largue	Vent debout
Presque calme	1	1*	0	0
Légère brise	3	2*	1	0
Brise	4	2*	2	1
Vent léger	5	3*	3	1
Vent modéré	6	4*	3	1
Vent fort	7	5*	5	2
Coup de vent	X	X	X	X
Fort coup de vent	X	X	X	X
Ouragan	X	X	X	X

(...)* Si le navire est équipé de deux ou plusieurs voiles au lieu d'une voile unique, inversez l'ordre des chiffres.

X : la vitesse dépend de la force de la tempête et de la compétence avec laquelle l'équipage fait front à celle-ci.

Table des allures à la rame (en nœuds ; 1 nœud = 1,85km/h)

	Navire de guerre	Navire marchand	Barge
A culer	3	1	1
Croisière	5	1	1
Course	7	2	1
Marin d'élite	+2	+2	+1
Marin drogué	+3	+2	+2
Equipage de bleus	-3	-2	-2

faire une attaque de ce type contre des navires autres que canoë ou barque.

AUTRES NOTES : toutes les autres points qui peuvent sembler importants.

■ LES TYPES DE COQUES

BARGE : large navire à fond plat. Une barge transporte des marchandises, d'aval en amont et vice versa, sur les rivières et les eaux calmes. Comme elle a un très faible franc-bord, les vagues et même la houle légère peuvent envahir la barge. Une barge peut être construite carrée selon toutes les proportions.

NAVIRE MARCHAND : navire de transport de base, sur lequel on privilégie la capacité de chargement et la navigabilité.

NAVIRE DE GUERRE : généralement construit avec des lignes effilées, il est

rapide, que le vent soit favorable ou non. Il fait preuve d'une bonne mobilité lorsque la mer n'est pas forte.

navire à grande coque, de dimensions voisines de celles d'un navire de guerre, mais beaucoup moins effilé. Ce genre de bâtiment possède habituellement plusieurs mâts, et n'est pas propulsé à la rame.

■ LA VITESSE DES NAVIRES

A la voile

Il existe des voiles en toile, en peau, en papyrus ou en paille. Elles sont renforcées par des bords en cuir. La vitesse du navire dépend alors de l'angle que forment le vent et les voiles du navire :

- **vent arrière** : le navire reçoit le vent dans le sens de sa longueur, de l'arrière (poupe) vers l'avant (proue).

- **grand largue** : le navire reçoit le vent d'un des deux quarts arrière du navire. C'est l'allure la plus efficace ;

- **largue** : le vent est perpendiculaire au navire, ce qui, dans les conditions extrêmes, peut faire chavirer le navire.

- **vent debout** : le vent souffle face au navire.

A la rame

La vitesse d'un navire à la rame est déterminée par le nombre de rames ramené aux tonnes de capacité du navire. Les navires de guerre ont besoin de 2 paires de rames par tonne de capacité pour se déplacer à la vitesse indiquée. Les navires marchands ont besoin d'une paire de rames pour 3 tonnes de capacité. Si l'équipage a subi des pertes, les vitesses doivent être réduites en conséquence.

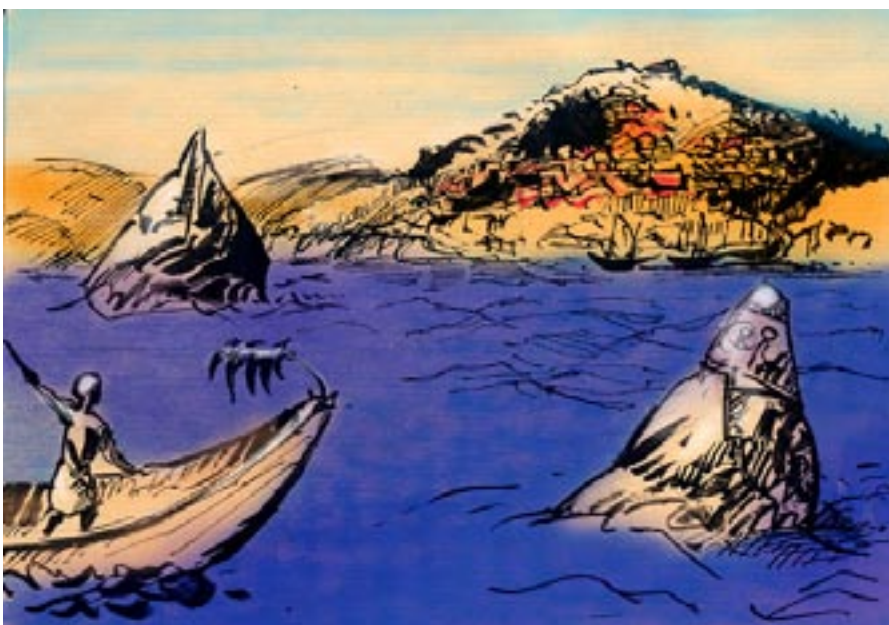
■ LES DOMMAGES CAUSÉS AUX NAVIRES ET LEUR RÉPARATIONS

Un navire est perdu si sa navigabilité tombe à zéro ou s'il perd tous ses points de structure.

Perte de navigabilité : lorsque la navigabilité tombe à zéro, le navire commence à faire eau. A chaque round après que la navigabilité est tombée à zéro, le navire reçoit 1D6 points d'eau.

Lorsque les points d'eau égalent les points de structures du navire, ce dernier est rempli d'eau et ne peut plus naviguer. S'il portait de la cargaison, il coule. L'eau peut être écopée à raison de 1D3 point par paire d'écopeurs.

Perte de points de structure : chaque fois que le navire perd un ou plusieurs point de structure, la qualité de la coque baisse d'un point. Quand les



Moustrap



Moustrap

points de structure deviennent négatifs, le bateau coule. Lorsque la qualité de la coque ou les points de structures atteignent zéro, le navire ne peut plus rien transporter sous peine de couler. La mise en cale sèche réduit le temps de réparation de moitié.

Qualité de la coque : la qualité de la coque ne peut jamais être retrouvée.

Recouvrement de la Navigabilité : le navire peut être réparé en mer si un charpentier est à bord et s'il dispose des fournitures nécessaires pour la réparation. Le charpentier effectue un jet par semaine sous Artisanat (Charpentier) ; le navire regagne un point de navigabilité sur une réussite. Ainsi, la navigabilité ne peut être restaurée qu'à la moitié de son maximum initial tant qu'il reste en mer. Si le navire est échoué, il peut regagner 1D3 point par jet réussi du charpentier et peut retrouver son maximum. Pour chaque jet du charpentier, un point de fourniture est dépensé. Un

Tables des dommages dus au vents ou à la mer

	Force du vent	Dommages	Domage moyen
Presque calme	00-02	0	0
Légère brise	03-06	1	1
Brise	07-12	1D3	2
Vent léger	12-18	1D+3	6-7
Vent modéré	19-24	2D+6	13
Vent fort	25-30	4D+12	26
Coup de vent	31-36	6D+24	45
Fort coup de vent	37-45	8D+48	76
Ouragan	46-50	10D+96	131

point de fourniture équivaut à une pièce d'or.

Recouvrement des points de structure : les points de structure ne peuvent être réparés que si le navire est échoué ou mis en cale sèche. La cale sèche réduit le temps de répa-

ration de moitié. Le charpentier effectue un jet par semaine sous Artisanat(Charpentier). Si le jet est réussi le navire regagne 1D3+1 point de structure. Le navire peut ainsi retrouver son maximum.

Qualité de la coque : La qualité de la coque ne peut jamais être retrouvée.

Fiche de Vaisseau

Nom du vaisseau											
Type	Royaume										
Capitaine	Navigation										
Origine	Types de coque										
Qualité de la coque	Actuelles										
Navigabilité	Actuelles										
Points de structure	Actuelles										
Longueur	Largeur	Capacité									
Franc-bord	Tirant d'eau										
Equipage	Loyauté	Notes									
Capitaine										
Seconds										
Marins										
Soldats										
Sergents										
Autonomie		Arme									
<table border="1"> <tr> <td>Vitesse de navigation</td> </tr> <tr> <td> Vent arrière</td> </tr> <tr> <td> Grand largue</td> </tr> <tr> <td> Largue</td> </tr> <tr> <td> Vent Debout</td> </tr> <tr> <td>Vitesse à la rame</td> </tr> <tr> <td> A Culer</td> </tr> <tr> <td> Croisière</td> </tr> <tr> <td> Course</td> </tr> </table>			Vitesse de navigation	Vent arrière	Grand largue	Largue	Vent Debout	Vitesse à la rame	A Culer	Croisière	Course
Vitesse de navigation											
Vent arrière											
Grand largue											
Largue											
Vent Debout											
Vitesse à la rame											
A Culer											
Croisière											
Course											

NOTES

Lorsque la qualité de la coque ou les points de structures atteignent zéro le navire ne peut plus rien transporter sous peine de couler. La coque peut être déplacée à la rame à la vitesse de 1 nœud.

LES MENACES

Les tempêtes

Un vent dont la force en nœuds est supérieure à la navigabilité du navire met celui-ci en danger. Toutes les 6 heures, le capitaine doit faire un jet en Navigation. S'il échoue à son jet, on enlève 1 point à la navigabilité du navire, et on vérifie les dommages qui ont pu être infligés aux point de structure du navire.

Les monstres

La navigabilité baisse obligatoirement d'un point par attaque du monstre.

Le feu

Il réduit la qualité de la coque de un point tous les 30 round, et de 2D6 les points de structure sans protection de la qualité de la coque par round.

LE COMBAT NAVAL

Il est très variable et dépend des armes lourdes portées sur le navire attaquant. Il existe de deux types, à savoir les balistes et les catapultes. Le capitaine doit faire un jet de bataille en opposition à la navigation du capitaine adverse. Cela représente son habilité à faire tirer ses hommes au bon moment sur le navire adverse. ■



Critique	- 2 pt navigabilité/armes - 4D20 dégâts (catapulte) - (2D20++20) dégâts (baliste)
Réussite totale	- 1 pt navigabilité/armes - 2D20 dégâts (catapulte) - (1D20+10) dégâts (baliste)
Réussite partielle	- (1D20-10)* dégâts (catapulte) - (1D20-5)* dégâts (baliste) (* AVEC UN MINIMUM DE ZÉRO)
Echec partiel	Rien
Echec Total	Rien
Maladresse	Une arme casse





Navires elfiques et autres

Type de coque	Nef	Nef elfique	Nef elfique	Pirogue	Radeau	Barque	Peitit navire	Grande nef	Navire de	Grand navire
Royaume	Guerre	Ponts	Marchand	Guerre	Barge	Marchand	Marchand	Marchand	Guerre	Guerre
Qualité de la coque	Lindon	Edhellond	Edhellond	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous
Navigabilité	4D6+20	3D6+10	3D6+10	1D3+1	3D6+6	1D3+3	1D6+4	2D6+4	1D6+8	1D6+4
Points de structure	30	35	25	7	10	15	22	28	12	15
Taille du Navire	200	200	200	5	50	15	45	80	60	50
Longueur	23	20	30	1,8	5,4	2,5	21	21	21	30
Largeur	5,3	5	8,3	0,6	1,8	1	5,5	5,5	3	6
Franc-bord	1,15	1,15	2,3	0,3	0,3	0,6	2,5	2,8	0,9	0,9
Tirant d'eau	0,75	1	3	0,3	0,3	0,3	2	3,75	0,9	0,9
Capacité	40	40	350	1/4	4	1/2	45	45	1	20
Cargaison	0	15	150	0	0	0	1	20	0	0
Equipage Officier	4	3	5	0	0	0	1	3	1-3	4-10
Marin	8	9	85	0	0	0	14	22	10	50
Soldats	0-60	0-18	0	0	0	0	0	0	0-12	0-40
Rameur	0-60	0-18	0	1-2	1-2	1	0	0	60	50
Armes	Aucune	Aucune	Aucune	Aucune	Aucune	Aucune	Aucune	Aucune	1 Catapulte	1 Baliste
Autonomie	12	30	60-90	20	30	30	90	90	7	14
Vitesse de navigation										
Nombre de mat	1	2	3	0	0	0	1	1	1	1
Vent arrière	+6	+8	+7,5	0	0	0	+0	+0	+0	+0
Grand Large	+6	+7	+6,5	0	0	0	+0	+0	+0	+0
Large	+2,5	+2,5	+2	0	0	0	+0	+0	+0	+0
Vent debout	+3,5	+3	+2	0	0	0	+0	+0	+0	+0
Vitesse à la rame										
A culer	4	1,5	0	3	1	1	0	0	3	3
Croisière	6	2,5	0	5	1	1	0	0	5	4,5
Course	7,5	3	0	7	1	2	0	0	7	6,5

Type de coque	Navire d'exploration	Navire de guerre	Patrouille côtière	Navire Marchand	Navire marchand	Quinquième esclavagiste	Galère de guerre lourde	Galère de guerre légère	Khurmaga
Royaume	Guerre	Guerre	Guerre	Marchand	Marchand	Guerre	Guerre	Guerre	Ponts
Qualité de la coque	Umbar	Umbar	Haradrim	Umbar	Haradrim	Umbar	Umbar	Umbar	Umbar
Navigabilité	1D6+15	3D6+10	1D6+12	4D6+4	2D6+4	2D6+10	2D6+14	2D6+6	4D6+10
Points de structure	30	20	28	28	23	20	25	25	20
Taille du Navire	100	200	60	150	80	250	225	150	200
Longueur									
Largeur	33	41+1D6	15	27	22	40	46	33	23
Franc-bord	4,6	6	3,6	8,3	4,6	5,3	4,6	3,3	6,6
Tirant d'eau	2,3	3	1,3	1,6	1	2	2,4	2,3	2,6
Capacité	1	1,6	0,6	2	1,15	1,7	1,6	1,3	3
Cargaison	75	175+1D20	17	200	50	120	180	110	60
Equipage Officier	0	0	0	100	25	0	0	0	75
Marin	6	8-10	3	5	4	20	8	6	5
Soldats	24	32-40	5	45	16	40	30	20	30
Rameur	30	60-70	5	0-30	0-20	70	0-240	0-180	5-50
Armes	100	200-240	22	0	0	216	360	240	0
Autonomie	1 catapulte	2 Catapultes 1 Baliste	Aucune	Aucune	Aucune	1 Catapulte 3 Balistes	2 Catapultes 2 Balistes	1 Catapulte 1 Baliste	Aucune
Vitesse de navigation	10	10	7	60-90	30-60	10	10	10	60
Nombre de mat	1	2	1	1	1	2	1	1	2
Vent arrière	+5	+4	+4	+2,5	+3	+3,5	+5	+5,5	+6
Grand Large	+4	+4	+4	+3	+3	+3,5	+3	+4	+5
Large	+2	+1	+2	+1	+0,5	+1	+0,5	+1	+1
Vent debout	+2	+1,5	+3	+1	+1	+1,5	+1,5	+2,5	+1,5
Vitesse à la rame									
A culer	3,5	3	2,5	0	0	2,5	3	3,5	0
Croisière	5	4,5	3,5	0	0	4	4,5	5,5	0
Course	6,5	6,5	5,5	0	0	6	7	8	0



Navires d'Umbar et du Harad





Navires du Gondor

Type de coque	Galère de guerre	Patrouille côtière	Bateau pirate	Bateau marchand	Transporteur	Galère de pélargir	Coursier de Balmir	Pecheur Linhir	Explorateur corsaire
Royaume	Guerre Dol Amroth	Guerre Dol Amroth	Ponts Gondor	Marchand Dol Amroth	Marchand Dol Amroth	Ponts Pélargir	Ponts Gondor	Marchand Gondor	Ponts Pélargir
Qualité de la coque	3D6+10	1D6+12	4D6+10	3D6+4	4D6+4	2D6+4	1D6+15	1D6+10	1D6+15
Navigabilité	15	28	20	20	16	25	25	30	30
Points de structure	175	60	200	125	200	200	75	60	100
Taille du Navire									
Longueur	32	20	30	23	40	46	15	15	25
Largeur	5,6	4,3	8,3	6,6	13	7	6,6	5,3	6,6
Franc-bord	2,3	1,3	2,3	1,3	2,6	2,6	1	1	1,1
Tirant d'eau	1	0,75	2,6	1,6	4	2	0,6	1,3	1
Capacité	85	30	280	100	900	180	25	27	42
Cargaison	0	0	120	40	400	0	10	10	0
Equipage Officier	7	4	5-10	4	10	10	3-5	2-6	5
Marin	20	8	70	26	90	35	12	10	10
Soldats	60	15	0-70	0-120	20-100	100	0-21	0-15	0-24
Rameur	108	48	0	0	0	200	0	0	0
Armes	4 Balistes	1 Baliste	1 Catapulte 2 Balistes	Aucune	2 Catapultes	12 Balistes 2	1 Baliste	Aucune	Aucune
Autonomie	10	7	60-90	60-90	60-90	14	7	10	20
Vitesse de navigation									
Nombre de mat	1	1	3	1	2	3	2	2	1
Vent arrière	+6	+3,5	+7	+3,5	+3,5	+9	+10,5	+7	+5
Grand Large	+5	+5,5	+6	+4	+4	+7	+8	+6	+5
Large	+2	+1,5	+1,5	+1	+0	+3,5	+2,5	+2	+1,5
Vent debout	+2	+2	+1,5	+1	+0,5	+2	+3	+2,5	+2
Vitesse à la rame									
A euler	3,5	2,5	0	0	0	4	0	0	0
Croisière	5	4,5	0	0	0	6,5	0	0	0
Course	6	5	0	0	0	7	0	0	0



Le cycle de Terremer est un cycle unique en son genre, impossible à résumer, comme toutes les œuvres fortes et envoûtantes. Trop peu connue, Ursula LeGuin a écrit 5 volumes plus un recueil de nouvelles, et nous nous arrêterons ici sur les 3 premiers volumes, sortis entre 1968 et 1972. Peut-être était-ce la période qui voulait cela mais le monde de Terremer est un monde pacifique où les combats sont peu présents. Nous sommes ici à contre-pied de tout ce qui avait pu s'écrire dans l'heroic fantasy, encore très marquée par les combats épiques des Terres du Milieu.

LE CYCLE de Terremer

PAR Mathieu Tortuyaux ■ QU'EST-CE DONC
QUE LE MONDE
DE TERREMER ?

Il s'agit d'un monde maritime composé d'une multitude d'archipels aux vies et coutumes bien différentes, situé dans l'univers d'Ea. Leur seul trait commun est la présence de magie dans tout le monde de Terremer. Cette magie, dispensée par les magiciens sortis de l'école de l'île de Roke (Harry Potter, anyone ?) est ce qui maintient l'équilibre du monde.

Mais la magie de Terremer n'est pas celle de magiciens qui, à coup de boules de feu, font régner l'ordre. Encore une fois, tout est dans la subtilité, mais surtout pas dans le non-dit, car la magie de Le Guin est basée sur les mots (et ce, dans tous les sens du terme).

C'est en parlant le Vrai Langage, en appelant une chose par son véritable nom, que l'on possède tout pouvoir sur cette chose. Et cela vaut pour tout le monde de Terremer. C'est ainsi que, connaissant le vrai nom de l'eau, on peut la faire apparaître dans ses mains, par exemple. Car ainsi est le monde d'Ea, il fut créé avec le Mot, et cha-

que chose fut nommée. Epervier notre héros a lui aussi un véritable nom (Ged) et nul ne doit le connaître s'il ne veut pas être dominé. Il en va ainsi pour tous les mages. Les magiciens de cette école de Roke, très Hogwart avant l'heure, sont donc envoyés à travers tout l'Archipel à la fin de leurs études (sortes de mutations) et ils vont aider les pêcheurs et autres bergers en préservant leurs animaux de la maladie ou leur bateau des naufrages.

Seule incursion de la fantasy classique dans cet univers peu commun : les dragons. Créatures aux pouvoirs extraordinaires, ils possèdent le Vrai langage et sont donc les gardiens d'une connaissance immémoriale. Les hommes les craignent et fuient leur présence. Celui qui parle avec une de ces créatures sans perdre la vie sera appelé Maître des dragons. Ils sont bien peu nombreux de par les îles.

Il est toujours difficile de faire un monde de fantasy original après Tolkien et bien des auteurs sont tombés dans le syndrome de la carte. A savoir qu'il suffisait de griffonner une carte avec quelques noms exotiques pour avoir un « monde ».



Terremer en a bien une, mais la manière dont Le Guin introduit peu à peu les îles rend l'imprégnation très efficace. Alors que les héros vont se déplacer de par les mers, le lecteur fera de même découvrant (cherchant, même) les terres mentionnées dans une sympathique mise en abyme de navigation. De plus, des pans entiers de l'archipel, généralement excentrés, restent des années sans recevoir de visites, et leur culture orale de chants et de gestes s'en trouve dépassée. Dans cet univers de langage, le chant et les traditions ancestrales de l'oralité sont très fortes car la lecture et l'écriture ne sont l'apanage que de peu de personnes.

Ce monde pacifique et poétique est, de manière assez surprenante au vu de son auteur, dépourvu femmes. La magie est pratiquée par les hommes, les femmes maîtrisant la magie n'étant au mieux que de simples sorcières de village même si, dans les faits, rien ne les empêche d'être de puissantes « witches ».

Comme mentionné précédemment, seule la première trilogie sera abordée ici.

■ LE SORCIER DE TERREMER ■

Tout commence sur la petite île de Gont quand Ged va découvrir qu'il a des dons pour la magie. Ce don inné attire l'attention d'Ogion le silencieux qui commencera à faire son éducation avant de l'envoyer sur l'île de Roke, là où se trouve l'école des sorciers. Il y rencontrera amis et ennemis. Mais si Ged est amené à devenir le plus grand des mages, il n'en est pas moins quelqu'un de fier et d'arrogant, que son pouvoir enivre. C'est ainsi que, dans sa hâte d'apprendre, il va invoquer, par fierté mal placée, une ombre maléfique qui va le poursuivre à travers tout Terremer.

Car la magie n'est qu'une question d'équilibre : « *Si tu allumes une bougie par la magie, quelque part en ce monde*



tu projettes une ombre ». Ce grand combat sera pour lui l'apprentissage de la magie et aussi son passage au stade d'adulte quand il découvrira la vraie nature de cette Ombre.

Bien sûr, ceci est un bref survol mais *Le sorcier de Terremer* est le livre fondateur, où Ged va parcourir le monde et le lecteur avec lui. Ce premier tome est le roman de l'initiation, narrant le début du futur Archimage de Gont.

■ LES TOMBEAUX D'ATUAN ■

Le deuxième opus a lui aussi pour thème l'initiation, le « coming of age » cher aux Américains. Le personnage principal est (exception confirmant la règle) une femme. Une femme, la petite Tenar qui est, lui a-t-on dit, la réincarnation de la prêtresse gardant les tombeaux des Innommables de l'île d'Atuan. Elle est la gardienne de sa religion, de son peuple et du Trésor de ses Dieux. Dans ces tombeaux, où la lumière n'existe pas, elle va rencontrer quelqu'un à la recherche d'un anneau qui amènerait la paix sur Terremer et qui va lui ouvrir les yeux, lui révéler que même les Innommables ont un nom. Cet homme, ce sera Ged.

Roman assez intimiste, loin du grand large de son prédécesseur car se passant exclusivement sur les îles d'Atuan, à l'ouest de Terremer, *Les tom-*

beaux d'Atuan a une atmosphère fascinante où l'on voit Tenar arpenter seule son domaine, régnant sur quelques pierres que le temps ne cesse d'abattre. Ged apparaît au trois quarts du livre, tel un vulgaire voleur semant le doute en Tenar et intriguant le lecteur.

■ L'ULTIME RIVAGE ■

Ged est devenu Archimage de l'île de Roke, comme annoncé voire prophétisé. Arren, fils du roi d'Enlad vient à lui, porteur d'une funeste nouvelle. Les sorciers sont en train de perdre leurs pouvoirs : ils ne savent plus faire d'enchantements et ont oublié le nom des choses. La magie disparaît en Terremer et Ged et Arren vont partir dans un dernier voyage, afin de trouver la source de cet oubli...

Ces livres sont uniques dans le domaine de la fantasy. L'œuvre se lit d'une seule traite mais, paradoxalement, elle ne se livre pas facilement. Sa profondeur, sa poésie, son action se déroulant plus dans la tête des protagonistes que dans leurs gestes, ses personnages si admirablement fouillés, classent Terremer dans la catégorie suprême : celle des œuvres dont chaque relecture est un délice et surtout une redécouverte. ■



Les Chiens de Mer

CORSAIRES, PIRATES ET BOUCANIERS

DANS LE MONDE DE

Solomon Kane



EN CES TEMPS ÉLISABÉTHAINS, DES AVENTURIERS DES MERS CONTESTENT LA SUPRÉMATIE ESPAGNOLE SUR LES OCÉANS ET LES CÔTES DU NOUVEAU MONDE. CORSAIRES D'UNE REINE À LA POIGNE DE FER, ILS SONT LES CHIENS MORDANT LES CHAUSSES DES HIDALGOS. À VOTRE TOUR, FAITES ENTRER DRAKE, RALEIGH ET CONSORTS DANS VOTRE UNIVERS DE JEU DE RÔLES.

PAR Olivier Legrand

ILLUSTRATIONS
Domaine public
et droits réservés

Solomon Kane est un jeu de rôles amateur d'Olivier Legrand fondé sur les aventures du héros de l'écrivain Howard
Téléchargement : <http://solomonkane.free.fr>

■ L'HISTOIRE ■ ET L'AVENTURE

« Tes souvenirs remontent à loin, Ben Allardine... tu me connaissais avant que la Fraternité des boucaniers ne devienne une bande sanguinaire de pirates et d'assassins. J'ai eu affaire avec ton ancien capitaine, comme nous nous en souvenons tous les deux... sur l'Ile de la Tortue, puis au large du cap Horn... »

Les Epées de la Fraternité

Pirates et boucaniers font partie intégrante de l'univers de Solomon Kane. Ils sont au centre des Epées de la Fraternité, une des plus célèbres nouvelles mettant en scène le Puritain vengeur, et sont également évoqués dans d'autres nouvelles. Sur ce sujet comme sur

beaucoup d'autres, Robert E. Howard a préféré la licence dramatique à l'exactitude historique, quitte à commettre au passage quelques anachronismes... Qu'importe ! Dans le monde de Solomon Kane, l'Histoire n'est qu'une toile de fond, et c'est l'Aventure qui occupe le devant de la scène.

L'image traditionnelle du pirate, popularisée par les films de cape et d'épée ou par des romans comme *L'Ile au Trésor*, doit beaucoup aux flibustiers des Antilles, les fameux Frères de la Côte, lesquels ne commencent véritablement à faire parler d'eux que dans les années 1630-1640, soit un bon demi-siècle après la période durant laquelle les aventures de Solomon Kane sont censées se dérouler. A l'époque de Kane (les années 1570 à 1600), pirates et corsaires sévissent déjà depuis long-

temps dans l'Atlantique, que ce soit aux abords des côtes européennes ou en haute mer. C'est à ces précurseurs, et tout particulièrement aux fameux *chiens de mer* anglais, que cet article est consacré.

En Europe comme ailleurs, la piraterie est, semble-t-il, aussi ancienne que la navigation elle-même... Il existe ainsi une piraterie traditionnelle, fortement ancrée chez les populations côtières, notamment en Bretagne et en Cornouailles ; elle peut être le fait de pêcheurs devenant, à l'occasion, naufrageurs, mais peut également être dirigée par quelque seigneur local, un peu à la façon des barons-brigands du moyen-âge. Ainsi, au XVI^e siècle, au Pays de Galles et en Cornouailles, il existe de véritables réseaux de piraterie, soutenus et parfois même organisés par la petite noblesse locale. On trouve trace de cette réalité dans la nouvelle *Les Épées de la Fraternité*, où Kane affronte une bande de redoutables écumeurs des mers ayant partie liée avec un gentilhomme dévoyé du Devonshire, qui leur offre asile et protection sur ses terres.

La piraterie va connaître un développement spectaculaire dès le XVI^e siècle, à partir du moment où les Européens prennent conscience des formidables profits engendrés par le commerce des épices et de l'or du Nouveau Monde, commerce sur lequel, dans un premier temps, l'Espagne exerce un monopole quasi-total. Certains états encouragent alors de façon plus ou moins officielle la pratique de la « course », c'est-à-dire la capture et le pillage de navires marchands espagnols revenant des Amériques, chargés de richesse. C'est ce mot, « course », qui est à l'origine de « corsaire » mais, en pratique, il est impossible d'effectuer une distinction marquée entre les corsaires « légaux », mandatés par un état, et les pirates



opérant hors-la-loi. « Course » est donc, le plus souvent, synonyme de « piraterie ».

■ LES PIRATES ■ DE SA MAJESTÉ

« Quoi ? Aurais-tu oublié le bon vieux temps, lorsque nous harcelions les Espagnols des Açores jusqu'à la Mer des Caraïbes et dans l'autre sens ? Coutelas et canonnade ! Par les os de tous les saints, rouge fut notre activité ! Tu n'as tout de même pas oublié Jeremy Hawk ! »

L'Épervier de Basti

Rapidement, la piraterie va devenir une véritable forme de guerre entre l'Espagne et ses ennemis, à commencer par l'Angleterre. Résolue à briser la toute-puissance de l'Espagne, la reine Elisabeth Ire va encourager de façon active la conduite d'expéditions dirigées contre les navires espagnols croisant dans l'Atlantique. L'organisation et le commandement de ces expéditions vont être confiés à ce que les Anglais appellent des privateers, terme généralement traduit par corsaires

mais qui correspond davantage à *indépendants*, voire à *francs-tireurs*.

Qui sont ces fameux *privateers* ? La plupart sont des nobles qui possèdent leurs propres navires ; d'autres sont plutôt des « *gentilshommes de fortune* », des aventuriers ambitieux recrutés par l'aristocratie anglaise en vertu de leur expérience maritime ou guerrière. Même lorsque le navire n'est pas commandé par un aristocrate, son propriétaire est presque toujours un membre de la noblesse. En pratique, c'est l'ensemble de ces privateers qui forme l'ossature de la marine de guerre anglaise. On est donc encore bien loin de Barbe Noire ou de Long John Silver.

En réaction, en 1568, l'Espagne instaure un blocus maritime concernant le commerce des métaux précieux, blocus que seules les flottes les mieux armées peuvent espérer forcer. On assiste alors à une escalade du conflit, qui se transforme bientôt en une guerre maritime à grande échelle. Afin de permettre à sa marine de guerre de recruter un maximum d'hommes, la reine Elisabeth fait gracier tous les pirates. En 1582, cette marine est forte d'environ quinze mille hommes ; en 1603, à la mort de la souveraine, leur nombre sera estimé à plus de cinquante mille !

Les expéditions des corsaires élisabéthains sont mises sur pied comme de véritables opérations commerciales (des *ventures*, diraient les Anglais), impliquant souvent plusieurs associés regroupés autour de l'investisseur principal... Dans tous les cas, ces opérations se déroulent avec l'accord, officiel ou tacite, de la Couronne. Leur organisation est, là encore, assez différente de l'image que nous nous faisons des « attaques de pirate » : les navires des *privateers*, généralement plus petits que ceux qui seront utilisés par les flibustiers du XVII^e siècle, opèrent le plus souvent en flottilles de quatre

ou cinq bâtiments, dont les capitaines agissant (plus ou moins) de concert.

Les autres grandes différences concernent principalement l'après-expédition. A cette époque, l'Espagne est la seule nation à posséder des colonies dans les Caraïbes. Il n'y existe à cette époque aucun « port de pirates » (comme la fameuse Ile de la Tortue) susceptible d'accueillir de façon durable nos francs-tireurs : chaque expédition implique donc, tôt ou tard, un retour vers les côtes anglaises, voyage qui s'avère souvent beaucoup plus périlleux qu'à l'aller.

Quant au partage du butin, il se fait d'abord entre les gentilshommes et leurs associés (investisseurs, capitaines, etc.), et seulement ensuite entre les hommes d'équipage – ceci ne ressemble pas encore aux fameuses méthodes de partage égalitaire qui seront en usage, plus tard, chez les Frères de la Côte et les pirates des Caraïbes.

Après la guerre, nombre de ces marins, sans emploi, se livreront aux pillages des navires dans les ports anglais, pour s'embarquer finalement à bord de navires pirates. Il existe donc bel et bien, dès cette époque, une incontestable « fraternité » des pirates anglais, forte de plusieurs navires et, selon toute probabilité, de plus d'un millier d'hommes : c'est à cette Fraternité, antérieure à celle (beaucoup plus célèbre) des Frères de la Côte que la citation placée au début de cet article fait allusion.

Peu à peu, les pirates anglais s'éloignent des rivages européens, afin d'échapper à la marine de leur pays, pour gagner les cieux plus propices des Antilles... où l'or des Amériques est, littéralement, à portée de main. Comme l'observe un des hommes de l'Épervier des Mers dans *Les Épées de la Fraternité* : « *Les beaux jours de la Fraternité tirent à leur fin sous ces climats. Les Caraïbes sont plus sûres pour nous...* »

■ L'AIGLE DES MERS

Drake leur fit face à tous, tel un lion blessé, avec sa tête léonine rejetée en arrière :

« *Oseriez-vous braver ma parole de loi, et dire que ce traître ne doit pas mourir ?* »

Et ses capitaines n'osèrent pas affronter son regard, et chaque homme retint sa langue.

La Tache Sombre

Le plus célèbre de ces corsaires anglais est sans aucun doute Sir Francis Drake, qui fut tour à tour pirate, explorateur, gentilhomme et amiral.

Né vers 1542 dans le Devonshire, Drake débute très tôt sa carrière de

aux Espagnols et n'aura de cesse de guerroyer contre eux.

Dans les années qui suivent, Drake et ses hommes mènent plusieurs campagnes de pillage contre les colonies espagnoles d'Amérique. C'est là qu'il commence à se forger une solide réputation de guerrier, de navigateur et de meneur d'hommes. Les Espagnols le surnomment *El Draque* - le dragon.

En 1577, il s'embarque pour un tour du monde – une circumnavigation, comme en disait alors. C'est un exploit insensé, qu'aucun marin anglais n'a réussi jusqu'alors¹... Pour mettre toutes les chances de son côté, il n'hésite pas à faire enlever un pilote portugais – qui sera ensuite débarqué sur un rivage,

une fois le Pacifique atteint. Au cours de ce périlleux voyage, Drake devra mater une tentative de mutinerie – un épisode qu'Howard raconte dans le court récit en vers *La Tache Sombre* et sur lequel il n'est pas inutile de s'attarder.

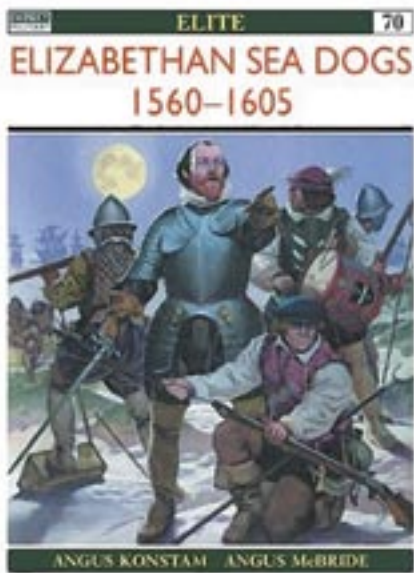
La circumnavigation de Drake n'est pas qu'un voyage d'exploration et doit également servir de prétexte à diverses attaques contre les possessions espagnoles – ce que Drake ne révèle qu'à ses plus proches compagnons de voyage, dont un certain Sir Thomas Doughty. Ce dernier en avise secrètement Lord

Burleigh, un des hauts personnages du royaume et l'ennemi personnel de Drake. Furieux de ne pas avoir été mis dans la confidence, et redoutant peut-être que les initiatives privées de Drake ne finissent par déclencher une guerre totale entre l'Angleterre et l'Espagne, Burleigh use de toute son influence pour empêcher l'expédition – en vain. En dernier recours, il persuade Doughty de tout mettre en œuvre pour la faire échouer.

Une fois les navires parvenus en haute mer, Doughty tente d'inciter l'équipage à se mutiner contre Drake,



marin. En 1567, âgé d'une vingtaine d'années, il participe à une expédition de Sir John Hawkins, son cousin, vers l'Afrique, pour acheter des esclaves et diverses marchandises et les revendre ensuite dans les colonies du Nouveau Monde. Au large de Veracruz, leur flotte est attaquée par les Espagnols, qui capturent ou envoient par le fond presque tous leurs navires. Drake et Hawkins parviendront néanmoins à s'échapper de justesse, non sans avoir assisté au terrible supplice de plusieurs de leurs compagnons. Dès lors, Drake va vouer une haine farouche



sans succès. Aux abords du détroit de Magellan, l'expédition jette l'ancre dans la baie de Saint-Julian, à l'endroit même où Magellan a lui-même réprimé une mutinerie de ses propres hommes. Bien décidé à faire un exemple, Drake fait mettre Doughty aux arrêts et organise un rapide tribunal, composé d'un jury de douze hommes et placé sous son autorité. Accusé de trahison et de mutinerie, Doughty est promptement décapité. Justice est faite.

Mais revenons à Drake et à sa circumnavigation. Lorsqu'il franchit le détroit de Magellan (situé entre l'extrémité australe de l'Amérique du Sud et la Terre de Feu), son navire est déporté par le vent jusqu'à la latitude de 57 degrés sud, ce qui lui permet de supputer l'existence d'un passage au sud du fameux détroit – il s'agit du futur Cap Horn... Remontant vers le Nord, Drake en profite pour piller les colonies espagnoles situées sur la côte Ouest des Amériques. A son retour en Angleterre, trois ans après son départ, il sera accueilli de façon triomphale et anobli par la reine Elisabeth, qui fait de lui Sir Francis Drake.

En 1585, il commande de nouvelles expéditions contre les colonies espagnoles. Manquant de peu un énorme convoi d'or, il met à sac les ports de Saint-Domingue, Carthagène et Sainte-Augustine. En 1587, alors que l'Invin-

cible Armada se prépare à lancer sa colossale offensive contre l'Angleterre, il attaque par surprise le port de Cadix. Par cette incroyable action d'éclat, menée sans l'assentiment de la reine, Drake parvient à s'emparer de l'or des Indes Espagnoles mais aussi à détruire une partie appréciable de la flotte ennemie, y compris de nombreux navires en construction.

Pour les Espagnols, ce dernier exploit de Drake constitue une véritable déclaration de guerre. En 1588, bien décidé à vaincre une fois pour toutes, Philippe II lance son Invincible Armada à l'assaut des côtes anglaises. Au cours de la titanesque bataille qui s'ensuit, Drake, promu vice-amiral de la flotte, se distingue aux côtés d'autres marins illustres, comme Sir John Hawkins et Sir Martin Frobisher, en parvenant notamment à capturer le vaisseau amiral des Espagnols : lorsque le capitaine de ce navire apprend que son adversaire n'est autre que le terrible El Draque, il décide de se rendre immédiatement et sans condition...

Celui que ses compatriotes surnomment l'Aigle des Mers meurt en 1596, emporté par la maladie, alors qu'il mène une nouvelle campagne de pillage contre les colonies espagnoles du Nouveau Monde.

Comme on le voit, la limite qui sépare le corsaire du pirate, ou le gentilhomme de l'aventurier, est, à l'époque, fort ténue. Dans *La Tache Sombre*, Howard dépeint un Drake despotique et cruel, qui se retranche derrière « *sa parole de loi* » pour assouvir ses rancunes personnelles : c'est ce que Solomon Kane, qui sert alors sous ses ordres, lui fait remarquer, n'hésitant pas à défier son autorité devant ses hommes. Mis aux arrêts et emprisonné « *dans une cale infecte* », Kane parvient à s'évader et se glisse dans la cabine de Drake pour le menacer de sa dague – sans le tuer mais pour lui signifier qu'il aurait pu le faire, s'il l'avait voulu. Il ne fait aucun doute qu'après un tel coup d'éclat, Kane a prestement quitté l'équipage de Drake pour devenir un aventurier indépendant... mais il retrouvera la

Sir Francis Drake (vers 1590)

Force	8	Rapidité	9
Adresse	8	Endurance	9
Instinct	10	Attaque	8
Volonté	10	Défense	7

Fortunes : Aigle des Mers, Aristocrate, Meneur d'Hommes, Navigateur Chevronné, Grand Voyageur.

Points de Destin : 3

La Fortune Aigle des Mers représente l'extraordinaire renommée de Drake, dont le seul nom suffit à faire trembler les capitaines espagnols les plus aguerris.

marine de Sa Majesté quelques années plus tard, lorsqu'il servira sous les ordres d'un autre célèbre aventurier élisabéthain, Sir Richard Grenville.

LE DESTIN DE RICHARD GRENVILLE

« Une lueur apparut dans les yeux froids de Kane, telle une ombre passant sur la surface d'un lac gelé.

- Je me souviens, mais nous n'étions pas à bord du même navire. Je me trouvais avec Sir Richard Grenville. Tu faisais voile avec John Bellefonte.

- En vérité ! s'écria Hawk, avec un juron. (...) Mais Sir Richard est au fond de l'océan et Bellefonte en Enfer... »

L'Épervier de Basti

Issu d'une famille de la gentry de Cornouailles, Richard Grenville voit le jour en 1542 et fait ses premières armes en Hongrie, en 1566, où il combat les troupes turques. En 1577, il devient sheriff de Cornouailles, poste de haute responsabilité qui lui ouvrira la voie de l'anoblissement, pour services rendus à la Couronne – en pratique, il contribua fortement à la mise au pas de nobles catholiques locaux opposés à la Reine Elisabeth.

Il connaît néanmoins, à cette époque, quelques déconvenues – notam-

ment lorsque la Reine lui refuse l'autorisation d'organiser une circumnavigation, honneur qu'elle réservera à Francis Drake. Mais Grenville n'abandonne pas pour autant ses ambitieux projets maritimes. En 1585, il commande le premier voyage vers la fameuse île de Roanoake, située au large des côtes de l'actuelle Virginie, île qui est alors pressentie pour devenir la première colonie anglaise du Nouveau Monde. En 1587, il participe activement à la défense des côtes anglaises contre les vaisseaux espagnols, en Cornouailles et dans le Devon. Après la défaite de l'Invincible Armada, de 1588 à 1590, il contribuera également à mater la révolte qui gronde dans le comté de Munster, en Irlande.

Mais la menace espagnole est encore vive ; il importe donc d'empêcher Philippe de reconstruire une Armada capable de lancer une nouvelle attaque contre l'Angleterre. C'est dans ce contexte qu'en 1591, Sir Richard s'embarque à bord du *Revenge* pour intercepter les navires espagnols croisant entre les Açores et l'Espagne... mais il tombe dans une embuscade et se retrouve face à une quinzaine de vaisseaux espagnols lourdement armés. La bataille qui s'ensuivra durera une quinzaine d'heures. Mortellement blessé, Grenville tentera de faire exploser son navire plutôt que de subir le déshonneur de se rendre aux Espagnols ; il en sera empêché par ses officiers et mourra à bord d'un navire ennemi... Cette bataille épique est évoquée par Howard lui-même dans le poème *Solomon Kane's Homecoming* :

« Sir Richard Grenville était assis là-bas ; dans la fumée et les flammes il quitta ce monde,

Nous étions à un contre cinquante-trois, pourtant nous leurs rendions coup pour coup.

De l'aube écarlate jusqu'à l'aube écarlate, nous avons tenu tête aux Espagnols.

Les morts jonchaient nos ponts, nos mâts avaient été emportés par les boulets.



Jacques I^{er}. Tous ces hommes, par leurs exploits et leurs exactions, contribuèrent à faire de l'Angleterre la première puissance maritime d'Europe – et tous, sur terre ou sur mer, participèrent à la prodigieuse défaite de l'Invincible Armada espagnole, écrivant ainsi une des pages les plus glorieuses de l'Histoire de l'Angleterre.

■ LA DÉFAITE ■ DE L'ARMADA

Afin de mettre un terme aux incessantes attaques des pirates anglais contre ses navires marchands ainsi qu'au soutien militaire qu'apporte l'Angleterre aux rebelles protestants des Pays-Bas, Philippe II décide, en 1588, de lancer sa flotte à l'assaut des côtes anglaises. Le nom espagnol de cette flotte est « *la felicissima armada* », que l'on pourrait traduire par « la flotte la plus favorisée par la fortune » - un nom qui dut, après coup, paraître bien ironique, au regard du désastre qu'elle allait subir...

Le plan d'invasion est simple : le duc de Parme, qui commande les forces espagnoles des Pays Bas (alors placés sous la domination de l'Espagne), doit rassembler une force d'invasion sur la côte néerlandaise de la mer du Nord. Or, les navires transportant ces troupes ne peuvent espérer atteindre les côtes anglaises que s'ils sont escortés par les lourds vaisseaux de guerre de l'Armada.

Mais, dès le départ, ce plan comporte une faille incroyable : suite au décès du grand amiral Santa Cruz, survenu deux ans plus tôt, Philippe II a confié le commandement de son Armada au Duc de Medina Sidonia, un aristocrate s'étant illustré par ses exploits militaires, mais sans la moindre expérience de la mer. Medina Sidonia lui-même tente de convaincre son souverain d'accorder cet honneur à un homme plus qualifié mais le monarque, aveuglé par son arrogance, refuse de revenir sur sa décision. Il commet alors une

Nous les avons repoussés de nos lames brisées, écarlates furent bientôt les vagues ;

La mort grondait dans la fumée des canons lorsque Richard Grenville trépassa.

Nous aurions dû faire sauter le navire et nous enfoncer dans les flots. »

Sir Richard Grenville (vers 1590)

Force	9	Rapidité	9
Adresse	9	Endurance	10
Instinct	8	Attaque	11
Volonté	10	Défense	9

Fortunes : Aristocrate, Maître d'Armes, Meneur d'Hommes, Navigateur Chevronné, Grand Voyageur.

Points de Destin : 3

Si Drake et Grenville sont les seuls chiens de mer historiques mentionnés dans les aventures de Kane, l'Angleterre élisabéthaine eut à son service beaucoup d'autres écumeurs des mers aux noms fameux, comme Sir John Hawkins, qui fut tour à tour négrier, pirate, armateur et amiral, Sir Martin Frobisher, dont la destinée fluctua de succès en infortunes, jusqu'à sa mort au siège de Crozon, aux côtés des Huguenots français, ou encore le célèbre Sir Walter Raleigh, homme de mer, de guerre et d'intrigue, qui fut un des personnages les plus puissants d'Angleterre, avant d'être emprisonné et finalement pendu, sous le règne de

erreur dont il est loin d'imaginer les conséquences...

À la fin du mois de mai 1588, l'Armada, forte d'environ 130 navires et de 30 000 hommes (dont près de 20 000 soldats), part de Lisbonne (alors sous contrôle espagnol), voguant vers la Manche. La flotte anglaise, quant à elle, totalise environ 200 navires et 15 000 hommes ; c'est une flotte composite, rassemblant des navires de guerre royaux, des navires marchands et des vaisseaux de *privateers*.

Le 29 juillet, au large des côtes françaises, l'Armada essuie une première défaite face à une partie de la flotte anglaise ; deux jours plus tard, un autre affrontement entre navires anglais et espagnols, non loin des côtes de Cornouailles, se solde à nouveau par une victoire de l'Angleterre. Le 4 août, les Anglais remportent une troisième bataille, cette fois-ci près des côtes du Dorset.

Ces premiers affrontements, s'ils ne causent pas de pertes décisives chez les Espagnols, permettent aux Anglais de capturer des prisonniers qui leur livreront des informations cruciales sur l'Armada, son commandement et son artillerie. Dans la nuit du 7 au 8 août, les Anglais font dériver vers les navires espagnols, ancrés à Calais, des barques remplies d'explosifs et de matières inflammables : cette ruse prend les Espagnols par surprise, semant un chaos indescriptible dans leurs rangs.

Dès le lendemain, au large de Gravelines, débute l'engagement final. Affaiblie mais surtout désorganisée, l'Armada subit pendant des heures la canonnade anglaise, sans pouvoir riposter de manière efficace ni parvenir à se mettre en position d'abordage – ce qui, compte tenu de la supériorité de leurs troupes, leur aurait sans doute permis d'infléchir le cours des événements... L'Espagne avait les meilleurs soldats, les Anglais les meilleurs canons.

Prise sous un feu incessant, l'Armada tente de se dégager, mais un vent venu du sud se met à souffler, poussant les

navires espagnols vers le nord, c'est-à-dire vers l'ennemi. Incapable de rallier les côtes hollandaises ni de regrouper la centaine de navires qui lui reste, Medina Sidonia décide de s'en retourner vers l'Espagne par la seule route qui s'offre à lui, c'est-à-dire en contournant l'Ecosse puis l'Irlande... Mais le sort s'acharne sur la *felicissima armada* : de terribles tempêtes jettent de nombreux navires sur les côtes d'Irlande, où les rescapés seront promptement massacrés. La défaite est totale, irrémédiable, historique.

Il s'en faut de peu, cependant, pour que la victoire anglaise ne se transforme en débâcle : au terme de la dernière bataille, on s'aperçoit que les munitions du royaume sont pratiquement épuisées. Privés de leurs fameux canons, les vaisseaux anglais n'auraient plus été en mesure de tenir les navires espagnols à distance, s'ils étaient revenus... L'affrontement aurait alors très certainement tourné à l'avantage des troupes espagnoles, à la fois plus nombreuses et plus aguerries. Quant aux troupes du duc de Parme, si elles avaient pu débarquer, elles seraient sans doute venues rapidement à bout des défenses côtières anglaises... Mais les navires espagnols ne revinrent jamais, et les troupes du Duc ne passèrent jamais la Manche. Dieu, ou le Diable, était décidément du côté des Anglais...

■ JOUER ■ UN CHIEN DE MER

« Par les yeux de Satan, nous avons vécu comme des rois dans les îles, attaquant et pillant les navires marchands et les galions chargés de trésors. Puis a surgi un navire de guerre espagnol qui nous a cruellement harcelés. Un boulet de canon a envoyé Bellefonte rejoindre son maître, le Démon ; quant à moi, étant le second, je suis devenu capitaine. Mais un coquin de Français nommé La Costa n'était pas de cet avis... ma foi, je l'ai fait pendre à

la grande vergue ; ensuite nous avons filé vers le sud... »

L'Épervier de Basti

Dans *Solomon Kane*, tout aventurier anglais possédant la Fortune *Navigateur Chevronné* peut faire partie (ou avoir fait partie) des chiens de mer de Sa Majesté la reine Elisabeth. D'autres Fortunes, comme *Aristocrate*, *Grand Voyageur* ou *Meneur d'Hommes* (voir le supplément *La Marque de Kane*) peuvent s'avérer fort utiles mais ne sont pas indispensables.

La Fortune *Navigateur Chevronné* confère à votre personnage une grande expérience de la mer, qu'il peut être utile de quantifier, sous la forme d'un score chiffré pouvant être utilisé comme un trait secondaire en cours de jeu. Concrètement, l'Expérience de la Mer d'un *Navigateur Chevronné* est égale à la moyenne de son *Instinct* et de sa *Volonté* (arrondir les éventuelles fractions en faveur du personnage). Sir Richard Grenville, avec son *Instinct* de 8 et sa *Volonté* de 10, aura donc une *Expérience de la Mer* de 9, contre 10 pour Sir Francis Drake.

En cours de jeu, l'**Expérience de la Mer** d'un navigateur pourra être utilisée pour lui permettre d'anticiper, d'éviter ou d'affronter les diverses formes d'adversité et de danger qu'un vaisseau peut rencontrer sur l'océan : tempêtes, vents contraires, passages difficiles, récifs périlleux etc.

Il peut également être intéressant de doter votre chien de mer d'un allié et d'un rival célèbres au sein de la turbulente marine de Sa Majesté.

L'allié représente un illustre personnage, auprès (ou sous les ordres) duquel l'aventurier a eu l'honneur de naviguer et, probablement, de combattre. Pour connaître son identité, lancez un dé (d6) et consultez la table suivante :

- 1 = Sir Francis Drake
- 2 = Sir Richard Grenville
- 3 = Sir John Hawkins
- 4 = Sir Martin Frobisher
- 5 = Sir Walter Raleigh
- 6 = Au choix du joueur

chien de mer	comme Allié	comme Rival
DRAKE	Intrépide, audacieux, grand meneur d'hommes	Cruel, despotique, rancunier
GRENVILLE	Vaillant, loyal, toujours fidèle à sa parole	Orgueilleux, impulsif, obstiné
HAWKINS	Pragmatique, ingénieux, plein de ressources	Cupide, manipulateur, opportuniste
FROBISHER	Déterminé, patient, navigateur d'exception	Entêté, aigri, malchanceux
RALEIGH	Ambitieux, visionnaire, homme d'esprit	Vaniteux, arriviste, beau-parleur

Les rivalités étaient très fréquentes dans les rangs des *privateers* élisabéthains – que ce soit pour des questions d'honneur, de gloire ou d'or. Votre aventurier n'échappe pas à la règle : pour connaître l'identité de l'illustre chien de mer, dont il s'est attiré l'inimitié procédez comme pour l'allié. Si vous obtenez le même nom, inutile de relancer le dé : un tel résultat indique simplement que l'allié d'hier est devenu l'ennemi d'aujourd'hui, suite à quelque sérieux contentieux.

Voici dans le tableau ci-dessus comment chacun de ces illustres personnages est susceptible d'être perçu par ses alliés, mais aussi par ses rivaux.

■ CARAVELLES ET GALIONS

La plupart des navires de cette époque sont dotés de trois ou quatre mâts, avec des voiles carrées et triangulaires (dites *voiles latines*). Les voiles carrées prennent plus de vent, ce qui permet au navire d'avancer plus rapidement ; les voiles latines, en revanche, peuvent permettre à un navire de voyager contre le vent, ce qui le rend beaucoup plus manœuvrable. En combinant les deux types de voiles, les navires de l'ère élisabéthaine sont donc à la fois relativement rapides et faciles à manœuvrer. Il existe, déjà à l'époque, de nombreux types de navires, possédant chacun ses particularités, ses avantages et ses points faibles. Dans le cadre d'un jeu comme *Solomon Kane*, on peut ranger les vaisseaux capables d'affronter les

rigueurs de l'océan atlantique en deux grandes catégories : les navires marchands et les navires de guerre.

Les navires marchands sont conçus pour transporter d'importantes cargaisons ; à cause du danger constant que représentent les pirates, la plupart possèdent au moins quelques canons, destinés à un usage défensif. En temps de guerre, le nombre de ces pièces peut augmenter considérablement. C'est dans cette catégorie que l'on trouve les caravelles, navires à la silhouette élancée, surtout utilisés par les Portugais et les Espagnols, mais aussi des navires beaucoup plus massifs. De manière générale, plus un navire marchand est volumineux, plus la cargaison qu'il peut transporter est importante, et moins il est facile à manœuvrer.

Le vaisseau de guerre le plus puissant et le plus emblématique de cette époque est le galion. La particularité du galion est de pouvoir transporter des canons lourds (jusqu'à soixante par vaisseau !), lui permettant d'attaquer les navires ennemis à grande distance. Véritable citadelle flottante, le galion reste néanmoins plus rapide que les navires marchands les plus lourds. Les galions anglais, plus agiles et mieux armés que les galions espagnols, jouèrent un rôle décisif dans la victoire de 1588 contre l'Armada (voir ci-dessus). Le fameux *Revenge*, qui fut commandé par Drake puis par Grenville, était un navire de ce type. L'équipage d'un galion tourne généralement autour de 250 hommes, le strict minimum étant égal à un dixième de ce chiffre.

En termes de jeu, un navire est défini

par quatre caractéristiques chiffrées :

Sa **Puissance de Feu**, qui dépend directement du nombre et de la qualité de ses canons.

Sa **Résistance**, qui reflète la résistance et la robustesse de sa coque.

Sa **Vitesse**, qui dépend à la fois de sa taille, de sa silhouette et de sa voilure.

Son **Agilité**, qui représente la facilité avec laquelle il peut être manœuvré.

Ces caractéristiques interviennent en cas de combat entre deux navires, où elles sont testées sur 2d6, exactement comme les traits d'un personnage.

À la base, on considèrera qu'un **navire marchand** typique possède les caractéristiques suivantes : **Puissance de Feu 5** (s'il possède des canons), **Résistance 7**, **Vitesse 7**, **Agilité 7**. Un navire d'une qualité exceptionnelle pourra bénéficier d'un bonus de +1 en Résistance, en Vitesse ou en Agilité, à la discrétion du meneur de jeu. Lorsqu'un navire marchand est reconverti en vaisseau de guerre, sa Puissance de Feu et sa Résistance peuvent être augmentées, si l'on consent une baisse équivalente en Agilité ou en Vitesse. On peut, par exemple, faire monter la Puissance de Feu à 7 (+2) en faisant descendre la Vitesse et l'Agilité à 6. Dans tous les cas, ce ré-équilibrage ne peut entraîner aucune caractéristique au-dessous de 5 ou au-dessus de 10.

Quant aux galions et autres **vaisseaux de guerre**, leurs caractéristiques de base sont les suivantes : **Puissance de Feu 8**, **Résistance 9**, **Vitesse 6**, **Agilité 6**. Là encore, un navire d'une qualité exceptionnelle (comme le fameux *Revenge*) pourra bénéficier d'un bonus de +1 dans une ou plusieurs de ses caractéristiques. On peut également décider d'augmenter la Puissance de Feu de +1 ou de +2, au détriment de la Vitesse ou de l'Agilité, voire des deux à la fois, avec les mêmes restrictions et limites que ci-dessus. À l'inverse, il est possible de réduire la Puissance de Feu pour améliorer la Vitesse ou l'Agilité.



■ RÈGLES ■ DE COMBAT NAVAL

« Nous nous sommes battus durant une demi-journée. Après les avoir battus et repoussés, nous avons constaté que nous n'avions presque plus de poudre ; la moitié de nos hommes étaient morts et le bateau était sur le point de se dégager des récifs pour s'enfoncer sous nos pieds et couler dans l'océan... »

L'Épervier de Basti

Les règles suivantes permettent de gérer, de façon simplifiée et dynamique, les affrontements pouvant survenir, sur mer, entre navires ennemis. Un engagement entre deux navires peut passer par trois phases successives : la poursuite, la canonnade et l'abordage.

La Poursuite

Le navire attaqué peut tenter d'échapper à son assaillant, afin de se mettre hors de portée de ses canons. Pour cela, il doit réussir un test de Vitesse. Si le test est manqué, son adversaire peut utiliser ses canons : on passe alors à la phase suivante. Si le test est réussi, le navire assaillant doit, lui aussi, tester sa Vitesse. S'il manque ce test, le navire fugitif réussit à se mettre définitivement hors de portée.

La Canonnade

A partir du moment où les navires sont à portée de tir, ils peuvent échanger des coups de canon. L'initiative dépend de la manœuvrabilité du navire : le vaisseau avec l'Agilité la plus élevée peut tirer le premier. On teste alors sa Puissance de Feu. Si le test est réussi, le navire adverse subit de sérieux dommages ; si le test est manqué, les dommages infligés restent sans conséquence notable.

Un navire qui subit de sérieux dommages doit effectuer un test de Résistance. Si ce test est réussi, le navire « tient bon », malgré les dommages subis ; sa Résistance est néanmoins mise à rude épreuve et baisse d'un point. Si le test de Résistance est manqué, le navire perd non seulement un point de Résistance mais aussi un point dans toutes ses autres caractéristiques d'un point (Vitesse, Agilité et Puissance de Feu). En outre, chaque fois qu'un navire manque un test de Résistance, le moral de l'équipage est, lui aussi, mis à rude épreuve : sa Combativité baisse, elle aussi, d'un point.

Un navire dont la Résistance atteint zéro est envoyé par le fond.

L'Abordage

Un navire à portée de canon peut tenter de venir à l'abordage. Pour ce

faire, il doit réussir un test d'Agilité. Le navire attaqué, de son côté, peut tenter d'échapper à l'abordage en réussissant un test similaire. Si le test de l'assaillant est réussi et que celui du navire attaqué est manqué, l'abordage peut avoir lieu : les combats qui s'en suivent peuvent alors être réglés selon les règles données ci-dessous pour les affrontements au corps à corps.

Les corps à corps qui surviennent en cas d'abordage sont de sanglantes et chaotiques mêlées, qui n'ont pas grand chose à voir avec les combats singuliers traités dans les règles de *Solomon Kane*. Pour ce type d'affrontement, on estimera qu'un assaut ne représente pas quelques secondes, mais plusieurs minutes d'action frénétique et meurtrière.

A l'intérieur d'un assaut, il est nécessaire de distinguer le sort de la masse des combattants (personnages-non-joueurs) et celui des héros (c'est-à-dire des personnages-joueurs) qui s'y trouvent impliqués.

Un assaut de corps à corps entre deux groupes de combattants peut être résolu comme un assaut de combat singulier très simplifié, utilisant une seule caractéristique et un seul jet de dés. Chaque groupe possède une valeur globale de Combativité. Lors de l'assaut, on teste sur 2d6 la Combativité des deux camps : si un camp réussit ce test mais que l'autre le manque, il remporte l'assaut : dans ce cas, la Combativité du perdant baisse d'un point. Si les deux camps réussissent leurs tests, ou le manquent tous les deux, la situation reste indécise. Pour vaincre définitivement l'ennemi, il faut amener sa Combativité à 1 (ce qui rend impossible la poursuite du combat).

La Combativité du groupe dépend avant tout de son degré d'entraînement militaire :

Note : toutes les citations contenues dans cet article sont tirées des nouvelles de Robert E. Howard mettant en scène Solomon Kane.

VRAIS ET FAUX ANACHRONISMES

La citation qui ouvre cet article mentionne le Cap Horn et l'île de la Tortue.

La référence au Cap Horn est un anachronisme indiscutable : même si Kane pouvait connaître l'existence de ce cap, ayant accompagné Drake lors de sa circumnavigation, le nom « Horn » ne lui fut donné qu'en 1616, date à laquelle le cap fut officiellement découvert et franchi par des marins néerlandais partis du port de Hoorn. Kane aurait donc dû parler du détroit de Magellan.

La référence à l'île de la Tortue (ou « Tortuga », découverte dans les années 1630), en revanche, n'est pas un anachronisme d'Howard mais bien une erreur de traduction : en effet, le texte original d'Howard parle de « the Tortugas », au pluriel, nom qui désigne un groupe d'îles situées au large de la Floride, sans rapport avec l'île de la Tortue (située au nord ouest d'Haïti et également connue sous le nom d'Hispaniola). Or, ces îles Tortugas, découvertes en 1513 par l'explorateur Ponce de Leon, furent utilisées, dès les années 1560, par les boucaniers élisabéthains (dont John Hawkins, le cousin et associé de Francis Drake !) comme source de ravitaillement (la faune y étant abondante) mais aussi, selon toute vraisemblance, comme refuge temporaire... Il n'y a donc, dans ce cas spécifique, aucun anachronisme

Simple marins = 5
 Combattants de fortune
 (ex : pirates) = 6
 Combattants entraînés
 (ex : soldats anglais) = 7
 Combattants d'élite
 (ex : soldats espagnols) = 8

En outre, si un des deux camps est très supérieur en nombre, beaucoup mieux équipé préparé ou que son adversaire, il pourra bénéficier d'un bonus de +1 en Combativité. Il en va de même si les troupes sont commandées par un personnage possédant la Fortune *Meneur d'Hommes*. A l'inverse, si les troupes sont commandées par l'Aigle des Mers (Drake) ou par un capitaine possédant une réputation comparable, la Combativité de l'adversaire pourra être diminuée d'un point.

Les Héros dans la Tourmente

Lorsqu'un héros se trouve à l'intérieur d'un navire qui subit des dommages graves (test de Résistance manqué) à cause de la canonnade, il doit effectuer un test de péril (voir règles de *Solomon Kane*) avec une valeur de Danger égale à la Puissance de Feu de l'ennemi. Suivant le résultat de ce test, le personnage pourra être (à peu près) indemne, *blessé* ou *mortellement blessé* ; les points de Destin peuvent être utilisés pour atténuer ce résultat, toujours suivant les règles habituelles.

A l'issue de chaque assaut de corps à corps, chaque personnage-joueur engagé dans la bataille doit également effectuer un nouveau *test de péril*. La valeur de Danger de ce test de péril dépend de l'évolution du combat : si la situation est incertaine, elle est de

8 ; si le camp du personnage remporte l'assaut, elle est de 6 ; si, au contraire, l'assaut a été remporté par l'ennemi, la valeur de danger monte à 10. Une fois ce test effectué, si le personnage est encore en état de combattre, il peut tenter (mais ce n'est pas une obligation) de faire preuve d'héroïsme. Si le personnage est encore en état de combattre après ce second test, la bravoure dont il a fait preuve a une chance d'influer de façon directe sur le déroulement de l'affrontement : concrètement, la Combativité de son camp recevra un bonus de +1 à l'assaut suivant. Plusieurs héros peuvent ainsi augmenter considérablement la Combativité de leurs compagnons d'armes en faisant montre d'un courage exceptionnel.

Dans ce type d'affrontement, où un personnage peut être assailli de toutes parts, les combattants équipés d'une cuirasse ne bénéficient pas d'une protection totale contre les blessures, mais la valeur de Danger de leur test de péril est réduite de 2. Ceci s'applique uniquement au test de péril effectué à chaque assaut de corps à corps et ne concerne *pas* les tests effectués en cas de canonnade meurtrière ou de conduite héroïque.

L'Endurance des combattants, qui permet de résister aux effets des blessures, jouera donc ici un rôle crucial ; il est également conseillé d'utiliser la règle optionnelle sur la fureur guerrière détaillée dans le supplément *La Marque de Kane*.

¹ C'est Juan Sebastián del Cano (ou Elcano ou de Elcano, selon les graphies) qui a bouclé la première circumnavigation (1519-1522) entreprise par Magellan qui est mort en chemin.

JEU DE NICHE AU SUCCÈS AVÉRÉ, *PAVILLON NOIR* EST UN EXEMPLE DE JEU AMATEUR LANCÉ SUR LE WEB ET FINALEMENT ÉDITÉ PROFESSIONNELLEMENT. QUI AURAIT PU MIEUX NOUS EN PARLER QUE L'AUTEUR, LE CORRECTEUR ET L'ÉDITEUR ? UNE DISCUSSION ENTRE GENTILS-HOMMES DE FORTUNE S'IMPOSAIT...

FEUX CROISÉS SUR L'ÉQUIPAGE DE

Pavillon Noir

Avant de larguer les amarres, un coup de lorgnette sur *Pavillon Noir*

Pavillon Noir est un jeu de rôle (JDR) de Renaud Maroy, qui nous plonge dans l'univers de la piraterie, principalement dans les Caraïbes au début du XVIII^e siècle. Après une longue vie sur le web, *Pavillon Noir* a trouvé une nouvelle existence sous la forme d'un jeu professionnel, grâce aux éditions Black Book, représentées ici par Olivier Crespin, et au travail de refonte réalisé par Raphaël Bombayl. Il m'a paru intéressant de regarder *Pavillon Noir* sous les trois angles de vue de Renaud, Raphaël et Olivier.

Les ayant conviés tous trois à la taverne Les horizons virtuels de New Providence, je n'ai lésiné ni sur le rhum qui délie les langues, ni sur les charmes stipendiés de quelques accortes bougresses, pour qu'ils me disent tout... et le reste. Et je viens partager ce butin avec vous.

Chapitre 1 - Où résonnent les premiers coups d'herminette sur le chantier de *Pavillon Noir*

[Xaramis] Renaud, *Pavillon Noir* est-il ta première expérience d'écriture en matière de JDR ?

[Renaud Maroy] D'écriture à proprement parler, oui. Mais ce n'est pas ma première création. Il y a eu une dizaine de petits jeux one-shot de style heroïc fantasy, *Far West*, dessin animé. Ces jeux n'avaient d'autre prétention que de faire vivre une histoire à des amis et de passer un bon moment ensemble.

Y avait-il quelque chose qui te prédisposait à écrire *Pavillon Noir* ? Une imprégnation de jeunesse dans le monde des pirates ?

[RM] La mer est une passion familiale. Nous la pratiquons depuis deux générations de façon assez intensive.

INTERVIEW RÉALISÉE
PAR Xaramis

ILLUSTRATIONS

Black Book Éditions, figurines Foundry, figurines Kostas, figurines Pilipili, domaine public et droits réservés

La bibliothèque de mes parents foisonnait de romans de marine de guerre et de récits de marins (Garneray¹, Oexmelin², Capitaine Johnson³, Trelawny⁴, etc.). Plus de la moitié de Pavillon Noir était déjà imprimée malgré moi dans mon petit cerveau avant même que je m'intéresse aux pirates.

Pour ce qui est de l'écriture, j'ai toujours aimé écrire, sans pour autant passer à l'acte sur plus de quelques pages à la fois.

Peux-tu nous dire, en quelques lignes, quelle a été la genèse de Pavillon Noir ?

[RM] À la base, *Pavillon Noir* devait être un jeu one-shot sur la marine de guerre (le premier scénario de la campagne des Cinq Soleils, bientôt disponible). Mes joueurs m'ont fait comprendre que la marine de guerre, c'était bien, mais que les pirates, c'était mieux. Après quelques mois de recherches et une réorientation de la campagne autour de la piraterie, certains d'entre eux m'ont incité à écrire le jeu en vue de le faire éditer. C'était en janvier 1998. Je les ai maudits plusieurs fois, et maintenant, je les remercie.

As-tu fait tes premiers pas dans le JDR de pirates avec un autre jeu (comme l'ancêtre *Skulls & Crossbones*) ? As-tu commencé en adaptant un jeu existant ?

[RM] Je ne me suis pas basé sur d'autres jeux de pirates, pour la simple raison que je ne savais pas qu'ils existaient. Je pense que si j'avais commencé par vouloir faire jouer des aventures de pirates, j'aurais cherché ce qui se faisait dans le monde du JdR. Dans ce cas, je me serais penché vers *Capitaine Vaudou*, excellent d'ailleurs. J'ai appris

l'existence de ce jeu en 2001 seulement, date à laquelle la première version de *Pavillon Noir* était entièrement écrite.

Pour ce qui est des règles, je m'étais basé sur un mélange de *Vampire* et de *Pendragon*, mes deux jeux préférés du moment, mais qui n'avaient rien à voir avec les pirates.

Chapitre 2 - Où le navire *Pavillon Noir* met le cap sur le net

Quand tu as publié pour la première fois *Pavillon Noir* sur le net, quel « âge » avait ton jeu ?

[RM] C'était en septembre 2000. Le jeu était complet mais n'avait pas intéressé les grandes maisons d'édition de JdR. Il avait deux ans et demi. Durant tout le temps qui a séparé sa mise à disposition sur le net de son édition en octobre 2004, je me suis penché avec sept compagnons sur sa complète réécriture, remise en forme, corrections historiques et simplification de règles. *Pavillon Noir* a connu, par exemple, six systèmes de jeu complètement différents, sans compter les systèmes d'es-cime et d'action de groupe.

Combien de temps *Pavillon Noir* est-il resté disponible sur le net, en version gratuite ?

[RM] Je l'ai retiré en fin 2004. Il y est donc resté quatre ans et demi, inchangé ou presque.

Avais-tu, déjà, des retours de la part des gens qui téléchargeaient *Pavillon Noir* et qui y jouaient ? Quel genre de retours était-ce ? Des demandes de précisions sur les règles ? Des demandes de scénarios ?

[RM] J'ai reçu entre deux et dix mails



par semaine dès les premiers mois. C'était avant tout des mails de félicitation (si si, ils étaient gentils, c'était gratuit). Ce n'est que lorsque les lecteurs ont commencé à jouer que quelques critiques sont apparues, sur la mise en forme, les fautes d'orthographe et, à moindre échelle, sur la complexité des règles. Le nombre de ces critiques était faible du fait que *Pavillon Noir* était gratuit. Les vraies critiques, je les ai entendues depuis que *Pavillon Noir* est sorti dans le commerce. J'ai eu aussi de nombreuses demandes de scénarios. Au moment de la mise à disposition sur Internet, la campagne des Cinq Soleils était déjà écrite, mais je voulais la conserver pour une éventuelle édition. J'ai fait de même pour la campagne du *Hollandais Volant*, un peu la mort dans l'âme car le jeu ne sortait pas.

Chapitre 3 - Où *Pavillon Noir* passe en carène avant de rejoindre les rangs des professionnels

Quel a été le déclic pour le passage de *Pavillon Noir* en version pro ? Avais-tu eu beaucoup de contacts avec des

1. Louis Garneray (1783-1857) a été marin, peintre et historien de la marine. Parmi ses écrits, citons *Corsaire de la République*, *Un corsaire au bagne*, *Le négrier de Zanzibar*, tous disponibles aux éditions Phébus. Parmi ses œuvres picturales, on compte 64 vues des principaux ports de France et 40 vues de ports étrangers.

2. Au milieu des années 1660, Olivier Alexandre Esquemelin (ou Oexmelin, ou encore Esquemeling) prend la mer lorsqu'une ordonnance royale interdit aux protestants d'exercer la chirurgie. Pendant huit ans, vivant au côté des flibustiers, il participe à de nombreuses expéditions et recueille des témoignages qui forment la base de son livre publié en 1679, *Histoire des aventuriers flibustiers et boucaniers qui se sont signalés dans les Indes*, que l'on trouve aussi sous le titre *Les aventuriers et les boucaniers d'Amérique*. La

première édition intégrale et critique de cet ouvrage a été récemment publiée aux Presses universitaires Paris Sorbonne (ISBN: 2-84050-384-0).

3. Le capitaine Charles Johnson a publié *A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious Pyrates* (les éditions françaises titrent souvent *Histoire des pirates anglais depuis les établissements dans l'île de la Providence jusqu'à présent*). Le premier volume est sorti en 1724, le second en 1728. Il est admis que, sous ce pseudonyme de Johnson, se cachait en réalité Daniel Defoe, l'auteur de *Robinson Crusoe*.

4. Edward John Trelawny ou Trelawney (1792-1881), auteur et aventurier britannique, ami de Byron et Shelley, a publié en 1831 ses *Mémoires d'un gentilhomme corsaire*, dont l'authenticité est sujette à caution.

éditeurs, avant de trouver une oreille (puis un partenaire) chez Black Book ? Je sais qu'il y avait eu au moins Athal.

[RM] En fait, à peine *Pavillon Noir* écrit (1.200 pages) et relu à la va-vite, je l'ai présenté aux différents éditeurs que je connaissais (Asmodée, Multisim, Oriflam, Hexagonal, etc.). La réponse, partout, a été la même : « Tu sais, il est très bien ton jeu, mais un jeu de pirates, ça ne marchera jamais. » Alors même que je le présentais aux éditeurs, est sorti *7th Sea*, avec un pirate sur la couverture. Et là, le non a été franc et massif.

Au Monde du Jeu 2000, où j'ai fait une démo de *Pavillon Noir*, Athal, un jeune éditeur, m'a vu. Voyant que le jeu semblait plaire aux joueurs (un scénario sur la fin de Libertalia⁵), il m'a demandé de le recontacter. Nous nous sommes vus souvent, mais avant que je signe un quelconque contrat, Athal avait disparu de la circulation.

Au Monde du Jeu 2001 ou 2002, j'ai fait le tour des nouveaux éditeurs, avec un *Pavillon Noir* entièrement revu, corrigé, compressé, simplifié. Pour mettre le paquet, j'ai aussi fait des cartes d'escrime en couleur et un jeu de combat naval complet compatible avec *Pavillon Noir*. J'ai réussi à intéresser deux éditeurs des plus sympathiques : Septième Cercle et Yéti. Quand Yéti m'a proposé une édition en couleur avec un format similaire aux *Métabarons* (un livre de règles en boutiques spécialisées et un livre d'univers en grande distribution), avec des illustrateurs de bande dessinée, j'ai sauté sur l'occasion.

Malheureusement, Yéti a disparu suite à une restructuration des Humanoïdes Associés peu avant que le jeu soit prêt. Parfaitement réglos, ils m'ont tout de même payé pour mon travail même si le jeu n'est pas sorti.

***Pavillon Noir* a subi une profonde restructuration avant de prendre sa forme actuelle, celle publiée chez Black Book. Pour un auteur qui a mis tant d'années à accoucher d'une**

œuvre, qu'est-ce que ça fait de voir un éditeur et un co-auteur reprendre l'œuvre et la remettre dans un creuset pour la refondre ? N'hésite pas à être sincère, tout ça restera bien sûr entre nous !

[RM] Au bout du compte, les restructurations successives ne peuvent qu'améliorer un jeu. *Pavillon Noir* a connu de nombreux systèmes de jeu (en particulier parce que Yéti trouvait le système de la version web peu original et trop aléatoire), mais un seul background, remodelé par les soins de Raphaël Bombayl et avec l'aide précieuse de Philippe Rat. Pour la partie consacrée aux règles, ce sont Christophe Oswald et Kéwin Kubryck qui m'ont permis d'arriver à la version actuelle, à grands coups de simplification. Toutes ces personnes ont travaillé des centaines d'heures (voire des milliers) sur *Pavillon Noir* à titre parfaitement gratuit (c'était leur demande expresse).

Globalement donc, la refonte de *Pavillon Noir* a été en majorité l'œuvre de passionnés parfaitement désintéressés qui ont travaillé avec moi.

Ensuite le texte a été partiellement réécrit et harmonisé par Antoine Pinchot (rends-moi mon *Dictionnaire de la Marine*, Antoine, si tu me lis) de Yéti.

J'ai rencontré Black Book par l'intermédiaire de Olivier Crespin, qui se trouvait être un fan de *Pavillon Noir* et un des fondateurs de Black Book. J'avoue être à la fois rassuré et tranquille depuis que je travaille avec Black Book, non seulement parce qu'ils sont sympas, mais parce qu'ils ont eu le flair d'engager Raphaël pour la relecture-correction de *Pavillon Noir*. Raphaël était LA personne idéale : on s'entend bien, il est historien de formation, il n'hésite pas à trancher dans le lard et il connaît *Pavillon Noir* aussi bien que moi.

Peux-tu nous dire un peu plus précisément comment cela s'est déroulé sur le plan technique

(qui faisait les premiers choix de coupe, de nouvelle architecture des textes) ? Et sur le plan humain (des hauts et des bas dans le moral, des incompréhensions éventuelles) ?

[RM] De ce côté là, c'est le bonheur ! Certaines maisons d'éditions demandent d'écrire avec des contraintes très strictes. Black Book me laisse écrire comme je le sens, et le vaillant Raphaël retravaille le tout. On me consulte pour les choix importants (le découpage des deux premiers livres a été difficile, par exemple), mais sinon, je me fie complètement à Raphaël.

Je pense écrire de façon assez ordonnée, de plus en plus, ce qui facilite le travail au départ très difficile de Raphaël, du temps de la version web.

Raphaël, la « réécriture » de *Pavillon Noir* est-elle ton premier travail de ce genre ?

[Raphaël Bombayl] Dans le domaine du jeu de rôle, oui. Ceci étant, j'ai été largement aidé par ma formation universitaire (histoire et sciences et techniques de l'information), tant pour aborder le sujet que pour traiter le « pavé » (comme nous l'appelions à l'époque !) afin d'en faire un document structuré et cohérent. Et évidemment, je n'ai pas oublié de jeter un œil sur d'autres jeux de rôle : le but était quand même de faire un truc qui ressemble à un jeu de rôle !

Pour la petite histoire, je suis entré dans l'aventure *Pavillon Noir* par la petite porte. Amateur de jeu de pirates, sans avoir jamais trouvé mon bonheur (mis à part *Capitaine Vaudou* !), c'est avec plaisir que j'ai découvert *Pavillon Noir* sur le Web : enfin des informations précises sur le sujet, et notamment sur les navires ! J'ai vu qu'il y avait de la lumière sur la mailing-list consacrée au jeu, je suis entré, j'ai voulu faire le malin style « La version Web elle est mal écrite quand même... », Renaud m'a foutu le grappin dessus... et hop !, me voilà à réorganiser les fichiers originels...

⁵. Libertalia, dont la question reste posée de savoir s'il s'agit d'un mythe ou de la réalité, est le nom d'une colonie que des pirates auraient fondée sur l'île

de Madagascar, au début du XVIII^e siècle, une république ayant pour devise « Pour Dieu et la liberté ».

J'ai déjà eu l'expérience d'une tâche similaire, mais pas face à un travail aussi volumineux, je le reconnais.

Et le pire, dans l'histoire, c'est qu'on a réussi à RAJOUTER du texte ! Au cours des années de développement (2000-2004, à partir de la publication de la version amateur sur le Net), on a rajouté du background et amélioré certaines parties. Chacun y est allé de sa petite pierre. Par exemple, en ce qui me concerne, et à la demande de l'éditeur d'alors, j'ai écrit la partie sur les sciences et les techniques de l'époque.

Notre plus gros souci était alors la taille du jeu : nous tentions désespérément de passer en dessous de la barre du million de signes ! Il s'agissait d'une contrainte importante, de la part des premiers éditeurs pressentis. Il y a eu des tentatives d'économie de bouts de chandelles d'ailleurs. Avec le recul, je suis plutôt heureux que cette contrainte ait en partie disparu avec Black Book, car le résultat n'aurait à mon avis pas été aussi satisfaisant. Dès le départ, le mot d'ordre de Renaud (et nous étions TOUS d'accord avec lui) était : « *On allège, on réorganise, on synthétise, mais on ne sabre rien.* » Évidemment, il a fallu s'adapter un petit peu, mais *Pavillon Noir* a gardé son côté encyclopédique, et c'est tant mieux !

Dans mon expérience de ce genre de travail, la difficulté que j'ai souvent rencontrée était celle de ne pas me laisser déborder par ma propre vision du sujet et de préserver l'esprit de l'œuvre de départ, tout en apportant les améliorations que nous considérions nécessaires. As-tu été confronté à cette même difficulté et, le cas échéant, comment l'as-tu abordée ?

[RB] Je crois que ce point mérite

d'être développé ! En fait, il y a surtout eu, dès le départ, deux éléments fondamentalement différents, ce qui m'a finalement facilité la tâche. Je m'explique... Au départ, il y avait donc Renaud, l'auteur, et les développeurs. Au milieu, la version amateur du jeu, telle qu'elle a été publiée sur le Web.



Or, il ne s'agissait pas d'un premier jet, mais déjà d'une version de travail largement avancée, qui ne demandait qu'un coup de pouce pour devenir une véritable version finale (humour : je crois cependant avoir six ou sept « versions finales » dans mes fichiers...).

Tout cela pour dire que « l'esprit de l'œuvre » était déjà fortement ancré dans le jeu et dans l'esprit de son auteur, et c'est tout naturellement que

les développeurs l'ont respecté. Nous travaillions sur un jeu déjà complet, et non sur un simple projet de jeu. La nuance est extrêmement importante. Du coup, les fondements, les concepts du jeu étaient posés, et bien posés, concernant l'aspect « historique-réaliste » de l'ensemble et la vie sociale au

sein de la communauté des pirates. Et puis, il y a aussi le fait que l'auteur connaît son sujet, c'est indéniable ! Difficile donc d'improviser de ce côté. Enfin, Renaud a l'immense avantage d'avoir toujours su garder une vision très claire de l'ensemble, et notamment des règles du jeu (un récif dangereux dans la conception de jeu de rôle...). Du coup, il était plutôt facile d'avoir confiance en la vision qu'il avait de son jeu !

Je me suis donc concentré sur la révision technique du texte (c'est le premier élément, dont je parlais plus haut). Ici, la réorganisation du texte, les corrections, les réécritures et les développements, ça revenait finalement à changer le papier peint et à agrandir la maison : ainsi, même si j'ai procédé à des remaniements importants, à aucun moment je n'ai touché au cœur du jeu, à « l'esprit de l'œuvre », donc. Il ne doit pas y avoir une seule phrase qui ait échappé à mon clavier, certes, mais

il s'agit uniquement d'un travail de « ghost-writer » (en français on dit « nègre », mais je préfère largement le terme anglo-saxon...). *Pavillon Noir* reste le jeu de Renaud Maroy, c'est lui qui a développé l'esprit du jeu et intégré les thèmes qui restent encore tous présents aujourd'hui.

D'un point de vue plus personnel, il est certain que je n'ai pas la même vision que lui sur un certain nombre

des concepts fondamentaux à la base du « paradigme *Pavillon Noir* ». Mais... c'est son jeu, et moi je n'ai pas passé 10 ans de ma vie dessus, contrairement à lui. De plus, et c'est là le plus important : les diverses thématiques du jeu ne sont absolument pas contraignantes, dans le sens où elles n'entrent pas en conflit avec tel ou tel style de jeu. C'est la force du côté « boîte à outils » de *Pavillon Noir* !

Au cours de ce genre de travail, on peut se retrouver un peu coincé entre la volonté de l'éditeur (qui aurait tendance à manier les ciseaux) et celle de l'auteur (qui fait courir le stylo). As-tu dû jouer les diplomates pour chercher la voie de la conciliation ?

[RB] Hé hé hé... En réalité, je dois avouer que c'est plutôt moi qui ai eu tendance à jouer du ciseau ! J'ai eu les coudées franches pour l'élaboration de la version ultime de *Pavillon Noir* : j'ai agi en tant que seul « artisan du bord » pour les dernières réécritures et réorganisations, et j'ai eu l'immense avantage de bénéficier de la totale confiance de Black Book. Je crois d'ailleurs que sur un tel ouvrage, il m'eût été difficile de travailler autrement. Comme au bon vieux temps, j'ai repris toutes les corrections à zéro, j'ai encore amélioré le plan de l'ensemble... et j'avais moins de contraintes qu'avant. Pour être honnête, ça faisait plutôt plaisir de retrouver un peu de liberté concernant l'élaboration d'une version finale éditable : lors des précédentes tentatives d'édition, les directives étaient parfois un peu... envahissantes.

Or donc, les ciseaux ont-ils chanté lors de cette ultime étape ? Oui... et non. Non, d'abord, car tel un vil chafouin, j'ai profité de ma liberté pour rétablir des parties qui avaient été supprimées au fil des versions successives du manuscrit établies à la demande des anciens éditeurs pressentis. Les parties traitant des flibustiers ont donc ainsi retrouvé la place qu'elles n'auraient jamais dû quitter. Cependant, oui, il y eut sur l'ensemble de la gamme quelques suppressions, mais quasi inexis-

tantes. En réalité, je n'ai en mémoire que deux cas vraiment importants.

D'abord, récemment, dans le dernier supplément consacré à la religion et à la magie, une partie (l'une des Voies magiques, pour les connaisseurs) a été supprimée. Manque de place, d'une part, et aussi parce que je trouvais personnellement que cette Voie s'intégrait moins bien que les autres à l'univers de *Pavillon Noir* (moins que le Vaudou ou les religions indiennes, par exemple...).

Et puis, il y a eu le cas qui a fait couler beaucoup d'encre, et grincer beaucoup de dents, côté édition : la décision – mûrement réfléchie, faut pas croire... – de séparer le livre de base en deux, en balançant tout ce qui concernait les navires, la navigation et le combat naval dans un second volume de règles. Là, pour un coup de ciseaux, en voilà un de bien net. Les premières critiques nous ont fait douter parfois : avait-on eu raison ? Il est vrai que cette décision a dû être prise rapidement, sans véritable communication préalable, entraînant peut-être un écart entre ce que les critiques entendaient trouver dans le premier ouvrage et la gamme elle-même. Aujourd'hui, si c'était à refaire... ce serait sans problème pour ma part. La gamme a trouvé sa cohérence, et le public est au rendez-vous. Après tout, élaborer un livre de base unique aurait demandé un remaniement complet du jeu, une tâche beaucoup trop longue à l'époque, et puis, personne n'a jamais prétendu que *Pavillon Noir* pouvait tenir en 200 pages...

Pour terminer avec ce sujet, je dirais également que Renaud m'a laissé (dès le départ, en fait, merci Renaud !) lui aussi énormément de liberté pour réorganiser son jeu, préférant sans doute se concentrer sur les concepts plutôt que sur la forme. Lors de la relecture des règles, il y a eu quelques petites discussions sur des points plus que mineurs (les noms des compétences, par exemple !), mais nous sommes toujours parvenus à trouver un terrain d'entente. Là aussi, j'ai pas eu grand-chose à redire : j'étais vraiment satisfait du nouveau

système de jeu, la seule chose à avoir vraiment beaucoup changé dans les dernières versions de travail.

Olivier, faire passer *Pavillon Noir* de sa version web à sa version professionnelle a été, nous le comprenons sans peine, un chantier de grande ampleur. Comment l'éditeur a-t-il vécu cette « refondation » ?

[Olivier Crespin] Stressant ! Le travail à fournir était réellement important, et nous nous étions donné une « deadline » que nous tenions absolument à respecter : le Monde du Jeu 2004. Le travail a donc été colossal entre juin et octobre.

Nous avons, heureusement, très tôt décidé de proposer à Raphaël de travailler avec nous, c'est lui qui a transformé la version amateur de *Pavillon Noir* en un jeu disons « professionnel ». Il a fallu aussi choisir le concept « visuel » de la mise en page, puis commander les illustrations pour les avoir le plus rapidement possible. Les contacts avec Renaud ont été nombreux et étroits ; seules les illustrations n'ont pu, faute de temps, lui être envoyées. Tout le monde était bien conscient des courts délais et, du coup, tout le monde a travaillé d'arrache-pied !

Une expérience intéressante mais qui nous a amenés à un niveau de stress certain !

Chapitre 4 - Où *Pavillon Noir* touche terre chez Black Book Editions

Olivier, peux-tu nous brosser un rapide portrait de BBE ?

[OC] La société a été créée le 1er juin 2004, nous venons de fêter « dignement » notre première année d'existence. Fondée par ce qu'on peut appeler « une bande de copains », elle est actuellement composée d'un gérant (David), d'une personne en charge de la PAO (Cyrielle), d'un « relecteur », même si le terme est un peu réducteur (Raphaël) au vu de tout le travail qu'il réalise, et d'une commerciale (Alex). Ensuite nous avons les traducteurs et

relecteurs, qui ne sont pas salariés de BBE mais qui travaillent aussi avec nous. Une petite équipe au final, même si les autres associés mettent la main à la pâte dans la mesure de nos disponibilités puisque nous avons encore une activité professionnelle à côté.

Aviez-vous déjà publié un autre jeu, chez BBE, avant de vous lancer dans Pavillon Noir ?

[OC] *Pavillon Noir* est le premier jeu que nous avons publié, et c'est même l'assurance de pouvoir le publier qui a finalisé la création de la société : pour nous il était impensable de monter BBE sans avoir de jeu à éditer puisque le pari était quand même risqué, Cyrielle notre « PAOïste » ayant démissionné de son ancien emploi pour venir tenter l'aventure ! Il nous fallait donc impérativement trouver un jeu à sortir dans la foulée, et de préférence assez rapidement, idéalement un jeu déjà bien avancé, testé et qui saurait trouver son public.

Qu'est-ce qui a présidé au choix de Pavillon Noir pour l'éditer ? Un goût personnel ? Des contacts avec l'auteur ?

[OC] Les deux. En effet, nous étions en contact depuis un bon moment avec Renaud, que j'avais rencontré au Monde du Jeu en 2000. Ayant joué une partie de démo, j'avais été immédiatement séduit par *Pavillon Noir*, au point de repartir du Monde du Jeu avec le CD contenant l'intégralité de la version amateur première mouture. J'y ai trouvé une approche historique qui m'intéressait fortement, un système de règles relativement complexe mais bien pensé, et un auteur totalement dans son jeu, ce qui a fait de la partie un souvenir assez impérissable... J'ai ensuite suivi, via la mailing list et des contacts avec Renaud, l'évolution du jeu, les tentatives d'éditions via Athal et Les Éditions du Yéti.

Ensuite, c'est une affaire de goût personnel : moi, les pirates et les flibustiers, je suis tombé dedans avec *Capitaine Vaudou* en son temps, et depuis je suis



assez « mordu ». Éditer *Pavillon Noir*, jeu amateur de grande qualité, comme premier jeu s'est donc imposé de façon assez simple et rapide.

Pour un éditeur « récent » sur le marché et de petite taille, n'était-ce pas un pari risqué que de se lancer dans l'édition d'un JDR comme Pavillon Noir (un JDR « historique », un univers très fouillé, un système détaillé voire touffu) ?

[OC] Si, complètement. Tout d'abord se lancer dans un jeu comme *Pavillon Noir*, une sorte de monument du jeu de rôle amateur, avec ses mille cinq cents et quelques pages en version web, était plus que risqué. Il était hors de question de l'éditer tel quel, le jeu avait connu une refonte du système de règles et il y avait pas mal de « redites » dans les différents livrets. Ceci demandait donc un énorme travail de refonte et de réécriture, Renaud étant assez « prolix » et productif.

De plus, nous étions conscients qu'un jeu de rôle, historique, avec un système de jeu relativement touffu, sur une période assez peu porteuse pour un public de rôlistes (bref, ce qu'on peut appeler un jeu « de niche ») n'allait peut-être pas trouver

de très nombreux fans. Ce n'est pas forcément le type de jeu qui se vend le mieux sur un marché qui n'est pas vraiment en très bonne santé. La population des joueurs a pas mal évolué ces dernières années : la plupart des rôlistes le sont depuis un bon moment, les jeunes (je pense à la tranche d'âge 15-20 ans) ne sont pas forcément attirés par cette activité qui reste, malheureusement, relativement confidentielle et qui ne bénéficie toujours pas d'une bonne image auprès de la majorité des personnes.

D'un autre côté, *Pavillon Noir* jouissait d'une assez bonne réputation, il était connu des amateurs éclairés et possédait un noyau de pratiquants « assidus ».

Chapitre 5 - Où je fouille sans vergogne les coffres de Pavillon Noir

Maintenant que le quatrième livre est sorti, quel regard portes-tu, Renaud, sur la gamme publiée ?

[RM] Je suis globalement très content. J'ai exactement « le jeu que je voulais ». Je n'ai eu à faire pour cela aucun compromis dont j'ai eu à souffrir, même si le processus pour trouver un éditeur a été long et difficile. Je trouve sincèrement que les livres sont de mieux en mieux : le contenu, mais aussi illustrations et mise en page.

Quels sont les points qui te satisfont particulièrement ?

[RM] Pour ma part à moi, les plus grands challenges ont été les deux derniers livres. *L'Art de l'Escrime*, parce que j'ai passé un an et demi à plancher sur des traités d'escrime, romans et films pour essayer de comprendre cet art d'autant plus difficile que la terminologie n'a cessé de changer. Un miracle que j'y sois arrivé sans jamais avoir touché une épée de ma vie. Entre Ciel et Terre me satisfait pleinement, dans le sens où je pense avoir réussi à introduire ce dont je rêvais pour *Pavillon Noir*, c'est-à-dire une « magie » conforme à la représentation qu'en avaient



les contemporains des pirates. Pousser le vice jusqu'à traduire les noms des pouvoirs en langue native (aztèque, arawak, caraïbe, yanomami) a été une expérience jouissive, tout comme retrouver les remèdes utilisés par les Caraïbes et les Aztèques.

Et ceux que tu regrettes, éventuellement ?

[RM] Ce que je regrette ? Trop de bugs à mon goût. Ça ne devrait plus se reproduire, et je pense qu'*Entre Ciel et Terre* est assez propre, au prix de dizaines de corrections de dernière minute alors que la maquette était déjà prête.

Avec la sortie d'« Entre ciel et terre », voilà 4 titres publiés dans la gamme Pavillon Noir en 6 mois environ : peut-on y voir un bon signe de réussite pour l'éditeur ?

[OC] Oui, à notre avis, c'est un bon signe. En tout cas c'est un signe que le jeu plaît et a réussi à trouver son public. Il faut aussi reconnaître que, mis à part *Entre Ciel et Terre* qui a été retravaillé en profondeur par Renaud, le reste des suppléments était déjà bien avancé, voire totalement écrit. Ce qui explique aussi pourquoi le rythme de parution a été si soutenu. Et puis, il fallait aussi « installer » la gamme : je pense que peu de monde se serait

contenté de voir un supplément tous les six ou dix mois. Un jeu sans suivi régulier est un jeu condamné à l'oubli à plus ou moins brève échéance.

Venons-en à la question indiscrète : les ventes de Pavillon Noir sont-elles à la hauteur des espérances de BBE ? Je m'adresse, là, à l'entrepreneur.

[OC] Les ventes de *Pavillon Noir* sont à la hauteur de ce qu'on espérait, et même un peu plus. Le premier livre, *La Révolte*, s'est vendu à un peu plus de huit cent cinquante exemplaires. Un chiffre que nous n'espérions pas atteindre, très sincèrement. *A feu et à sang* a lui aussi bien « marché », et *L'art de l'es-crime* s'est vraiment très bien vendu.

Au final nous sommes très satisfaits, du succès de *Pavillon Noir* (à l'échelle d'un jeu de rôle, bien évidemment). Et, pour raisonner en termes d'entrepreneur, ce succès nous a permis d'envisager l'avenir plutôt sereinement, d'avoir moins de soucis financiers, et de pouvoir assurer à l'équipe de rester en place, sans regarder avec angoisse l'agence locale de l'ANPE...

Chapitre 6 - Où l'on scrute les parages de Pavillon Noir

La question entre quat'z-yeux : si tu ne

devais retenir qu'un seul livre et qu'un seul film pour traduire l'ambiance de Pavillon Noir, lesquels choisirais-tu ? Pour ma part, je pencherais pour un film des années 1950 : il y a peut-être un côté vieillot, mais, au moins, je ne verrai pas des boulets (en métal plein) déclencher des explosions d'hydrocarbures en frappant sur des murs de pierre.

[RM] Eh bien je vais être assez dur. Alors que les livres ne manquent pas (je ne citerai que *Long John Silver*, de Björn Larsson), je ne connais pas un seul film de pirates qui me satisfasse. Où est la chasse-partie, où est la révolte, où sont les assemblées et conseils, où est la société oppressive, inique et inégalitaire, où sont les coups de fouet sur les navires de guerre ?

Si je devais citer un film pour la mer, je dirais *Master and Commander*⁶, excellent même s'il ne parle pas de pirates.

Très bon choix ! Allez, je suis grand seigneur. Refile-moi quelques pistoles, et je t'accorde de pouvoir citer un livre et un film de plus !

[RM] Allez, matelot, va la boire, ta timbale de rhum, je te sens la gorge sèche. Par le diable, regarde *Pirates*, de Polanski, pour ses personnages hilarants. On nage avec bonheur dans le mythe et le cliché. Pour le livre, *Le Marin des Sables*, de Michel Ragon (je passe sous silence les livres que chacun connaît). Il raconte l'histoire romancée de Nau l'Olonnais. Même si ce grand héros de la flibuste y est présenté comme un psychopathe alors qu'il n'était pas pire que les autres flibustiers, ce livre m'a donné envie de me pencher sur les pirates bien avant de penser à *Pavillon Noir*.

Sans prétendre avoir vu tous les films traitant de la piraterie de près ou de loin, j'en ai tout de même regardé un grand nombre. Et, à ce jour, j'attends toujours d'en voir un qui me rendrait un tableau réussi (ce qui ne veut pas dire forcément « réaliste ») de cette

6. Ce film de Peter Weir sorti en 2003 est adapté des romans de Patrick O'Brian.

épopée. Certes, j'aime beaucoup Errol Flynn luttant contre Basil Rathbone, mais je me prends parfois à espérer un film qui serait au film de pirates ce qu'Impitoyable, de Clint Eastwood, est au western. Qu'en penses-tu, de ton côté ?

[RM] Dans mes bras, mon ami ! Oui, je rêve d'un bon film de pirates. Un seul me suffirait. Mettez-y une pincée d'assemblée, une once de chasse-partie, un reflet d'histoire à la lumière de la lune, et je me mettrais à hurler de joie.

J'imagine que tu as quelques étagères couvertes de livres sur la piraterie, les Caraïbes et autres eaux et terres de piraterie, l'histoire maritime. Mais as-tu des posters dans cette ambiance sur les murs ? Des maquettes de navires sur ton bureau ? Un doublon inclus dans de la résine ?

[RM] J'ai une rapière fabriquée à Tolède (depuis le supplément sur l'escrime), un coupe-papier réplique d'une autre rapière, un pistolet, une boussole, une carte géante des Caraïbes offerte en trois tailles différentes par un matelot adorable qui m'était alors inconnu, et, bien entendu, du rhum !

Chapitre 7 - Où l'on hisse le Pavillon Noir

Tu as fait, avec Pavillon Noir, un double choix : celui d'un univers décrit d'une manière fouillée, et celui d'un système résolument détaillé. Ces deux aspects devaient-ils aller ensemble, ou bien as-tu pris deux décisions séparées ?

[RM] Après avoir retourné la question dans tous les sens, je pense que les deux vont ensemble. Cependant, alors que j'attends d'un background qu'il soit le plus détaillé possible, les règles doivent être juste suffisamment détaillées pour que le background puisse entrer pleinement dans le jeu. Je suis pour des règles qui servent l'histoire, et non des règles qui servent les personnages-joueurs. Pour le système de combat naval, je suis descendu au plus bas niveau de simplification qu'il me soit possible

tout en appuyant sur les décisions des joueurs de façon à ce qu'ils agissent en capitaines de vaisseaux.

Je prends un exemple : un bonus pour les tirs en poupe. Que serait le combat naval si, quel que soit l'angle de tir, le résultat était le même ? Une morne répétition. La prise en compte de ce simple détail me paraissait donc cruciale. À l'inverse, j'ai supprimé les tirs en ricochets, car ils n'avaient d'influence que sur le tir, et non sur la stratégie des joueurs.

Dans le même ordre d'idée, j'ai conservé les coups critiques, car ils permettent de savoir quelles seront les séquelles des blessures (même chez Walt Disney un pirate a un bandeau sur l'œil, une jambe de bois ou un crochet), mais j'ai repoussé leur résolution à l'étape des soins, pour qu'ils ne ralentissent pas le combat.

Que conseilles-tu à une personne qui veut se lancer comme MJ à Pavillon Noir ? Sur quels points doit-elle s'appuyer ? Quels sont les éventuels pièges à éviter ?

[RM] Les pièges à éviter pour un MJ débutant sont : la profusion des règles, la profusion du background et l'estimation du danger. Il faut commencer de façon simple.

Nul n'est besoin d'introduire tout le background à la première partie, ce qui ralentirait considérablement le jeu tout en assommant les joueurs. En revanche, un ou deux détails par par-

tie donnent une touche de vérité qui plaît en général beaucoup aux joueurs. On peut même créer un scénario qui illustre spécifiquement un point de background.

Pour les règles, c'est comme pour les autres jeux de rôles. Il vaut mieux commencer par les règles simples et introduire les règles avancées lorsqu'on se sent à l'aise avec la base. *Pavillon Noir* a tout de même une particularité : le combat de masse. Il ne doit pas être pris à la légère, et doit être évité lors des toutes premières parties.

L'estimation du danger relève du bon sens : un soldat est un combattant compétent et donc dangereux, un colosse de deux mètres de haut maniant une hache ou un habile bretteur sera moins dangereux avec trois balles dans la tête, attaquer à dix contre cent est en général suicidaire, et il vaut mieux attaquer un groupe ennemi faible, affamé, empoisonné, apeuré, dispersé et surpris, voire endormi, qu'une armée de métier parfaitement prête au combat. Il faut garder à l'esprit que ce sont les joueurs qui vont prendre les décisions qui les mèneront à la victoire ou à la défaite. Il faut donc les guider, non pas en leur disant quoi faire, mais en leur montrant le danger (je passe auprès de mes joueurs pour un dangereux et sadique retors). Les soldats doivent avoir l'air parfaitement entraînés avant d'être affrontés en combat. Les joueurs doivent sentir le piège partout et surestimer sans cesse leur ennemi, non pas pour les décourager, mais pour leur faire mettre en place des stratégies les plus efficaces possibles. Avec cette pression et du temps pour préparer leurs batailles, ils ne perdront jamais.

Enfin, les attaques acrobatiques, les attaques discrètes et les avantages des règles avancées doivent être laissées aux joueurs. Leurs adversaires ont en général une aversion pour de telles pratiques. Les grands méchants qui savent tout faire, dont se battre, doivent être maniés avec précaution, comme le dragon dans un jeu médiéval fantastique.



Si je dessine à gros traits, jouer un pirate dans l'esprit de Pavillon Noir, ça donne « vivons à fond, vivons peu et mourons libres ! » Est-ce que je me trompe ?

[RM] C'est exactement ça ! Ensuite, on peut teinter de rage contre la société ou d'espoir d'un monde meilleur, mais dans tous les cas, c'est un voyage sans retour, sans regarder en arrière.

Quels retours reçois-tu de la part de joueurs face à ce caractère potentiellement « mortel » de Pavillon Noir ? Une autre façon de voir « l'héroïsme » des personnages ?

[RM] Il y en a qui aiment, d'autres que ça choque. Il faut s'attendre à perdre des PJ si le groupe ne compte pas de chirurgien, mais pas plus que dans D&D sans prêtre.

En plus d'une centaine de parties, j'ai eu très peu de morts à *Pavillon Noir*, et jamais chez des joueurs réguliers. Le système est conçu pour mettre rapidement hors combat. Ensuite, on peut perdre des dents, des bras, des jambes, des yeux, et la mort est réservée aux groupes sans chirurgiens ni prêtres (depuis *Entre Ciel et Terre*).

Avec *L'art de l'escrime*, tu as ouvert la porte à des aventures qui font plus que lorgner vers l'ambiance de cape et d'épée. Des aventures que j'ai envie de qualifier de « plus terrestres ». Une ouverture nécessaire pour la vie de Pavillon Noir ?

[RM] D'un point de vue commercial, je pense que oui, bien que l'ambiance cape et épée dans laquelle jouera *Pavillon Noir* sera sombre et cruelle (comme le scénario de *L'art de l'escrime* qui se passe à Paris). D'un point de vue de l'exploration de la révolte, oui, c'est nécessaire. La révolte de l'époque n'a pas lieu que sur mer : les bandes armées de Cromwell, les Gueux des Bois de l'indépendance des

Pays Bas. Je consacrerai probablement deux suppléments de campagne au genre de cape et d'épée, dans le style du scénario qui se passe à Paris.

Il est encore un peu tôt pour savoir comment les joueurs s'approprient *Entre ciel et terre*⁷. Lorsque j'ai fait état de mes craintes a priori, sans avoir eu ce supplément entre les mains, d'une dérive de Pavillon Noir vers une ambiance à la magie trop présente, tu as apporté des éléments permettant de comprendre que cette dérive n'est pas vraiment à l'ordre du jour. Peux-tu nous expliquer à nouveau pourquoi ?

[RM] Tout simplement, il n'y a pas de magie au sens où on l'entend en jeu de rôle. La magie, c'est tout simplement les rites et les événements d'une religion vus par une autre religion.

S'il n'y a pas de raison pour que le surnaturel soit plus présent en substance en Europe au XVII^e siècle que maintenant, il était omniprésent dans les esprits. Il suffit de se rendre dans des pays très religieux de nos jours pour se rendre compte de la présence du sacré et du divin dans chaque acte que nous jugeons profane.

La question, selon moi, n'est pas de savoir comment nous, Européens du XXI^e siècle, verrions le monde du XVII^e, mais comment les contemporains des pirates le voyaient. La « magie » de *Pavillon Noir* n'est que l'expression des croyances de l'époque. Ainsi, si des habitants de la forêt ont vu des fées, alors pourquoi les PJ ne les verraient-ils pas, si les Caraïbes dansent tous les mois pour chasser les Mabouyas qui mangent la lune, pourquoi un PJ caraïbe ne pourrait-il pas envoyer des Mabouyas manger la lune, ou danser pour que la lune revienne ? Si les vaudouissants craignaient la nuit de croiser des métamorphes ou des loups garous, pourquoi les PJ n'en rencontreraient-ils pas ? Notez que le méta-

morphe en question est reconnaissable parce qu'il est sous forme animale. N'importe quel vaudouisant sortant la nuit pourrait confondre un vulgaire cochon avec un métamorphe.

Dans *Pavillon Noir*, seul le maître de jeu sait si la magie existe ou non dans le monde qu'il présente aux joueurs. Tout peut avoir une explication rationnelle ou par le biais d'une autre religion. De plus, aucun pouvoir de *Pavillon Noir* ne peut être explicitement déclaré surnaturel. Les pouvoirs ne sont là que pour expliquer le pourquoi de ce que n'importe qui d'une autre religion prendrait indistinctement pour un hasard ou bien l'œuvre du Malin.

Chapitre 8 - Où il est question de rejoindre l'équipage de Pavillon Noir

La gamme parue jusqu'à aujourd'hui est, en très grande majorité, construite à partir de ce que tu as écrit. Et je sais que tu en as encore dans les tiroirs pour continuer dans cette voie. Mais, y a-t-il des domaines dans lesquels tu apprécierais une contribution extérieure ? Un autre cadre géographique ? Une autre période ? Je ne parle pas spécifiquement d'une publication professionnelle.

[RM] Oui, je ne pourrai pas de toute façon tout explorer. J'aimerais un supplément-campagne sur les flibustiers, un sur les sea dogs⁸, un autre sur les gueux des mers⁹ et gueux des bois, plusieurs « de cape et d'épée », un supplément sur les corsaires et l'Europe, un sur la marine de guerre, un sur les « pirates » barbaresques et la Méditerranée, un supplément sur les Indes Orientales, et un dernier, que je me réserve, sur les activités pirates dans le monde.

7. Cet entretien a été réalisé en Juillet-Août 2005.

8. Les « chien de mer » sont ces aventuriers anglais, parfois corsaires d'Elizabeth Ière, parfois pirates à leur propre compte. Leur épopée couvre la fin du XVI^e et le début du XVII^e siècle.

9. Le mouvement des gueux de mer est né lors de la révolte des Hollandais

contre la tutelle espagnole, dans les années 1570. Il n'eut d'abord qu'un succès limité, car l'armée du duc d'Albe contrôlait la situation. Les watergeuzen se sont lancés dans des actes de piraterie contre les Espagnols, dans les eaux des eaux de Hollande et de Zélande et contre des villes côtières.



Quels sont les projets pour BBE sur cette gamme à moyen terme ?

[OC] Tout d'abord éditer la *Campagne des cinq soleils*, une grosse campagne de plus de deux cents pages qui va faire voir du pays aux joueurs. Ensuite, c'est là que commence le travail : après *les Cinq soleils*, Renaud n'a plus de matériel directement disponible, il va falloir qu'il se remette à l'écriture. Nous avons envisagé plusieurs pistes de suppléments, « cape et épée » ou traitant d'autres théâtres géographiques que la mer des Caraïbes. Pour l'instant rien n'est figé, et aucune décision finale n'a été prise. Cela dépendra aussi un petit peu des attentes des joueurs et des pratiquants de *Pavillon Noir*, de ce qu'ils aimeraient avoir entre les mains dans leur majorité.

Pour qui se sentirait l'âme d'un contributeur, quelle serait

la marche à suivre ?

[RM] Avoir une idée ou prendre l'une de celles que je viens de citer, puis discuter avec moi de ce que devrait contenir un tel supplément. Il convient de voir avec Black Book s'il faut prévoir une sortie papier ou une édition web. Et ne pas oublier de mener des recherches historiques sur le sujet avant de se lancer dans l'écriture d'une campagne. J'ai vu récemment quelques scénarios d'une grande qualité pour *Pavillon Noir* écrit par des maîtres de jeu passionnés.

Je suis assez ouvert, mais exigeant concernant la qualité du contenu du supplément-campagne. La seule condition me paraît donc d'être motivé !

Encore une question qui tue : à ceux qui se demandent si la porte de BBE est ouverte à des propositions dans

la gamme de Pavillon Noir, que réponds-tu ?

[OC] Oui, tout simplement. Et pas uniquement pour Pavillon Noir. Les contributions sont les bienvenues si elles apportent quelque chose à la gamme. Ce que je veux dire, c'est qu'il ne s'agit pas pour nous d'éditer tout ce qui va se présenter. Renaud s'étonne depuis plusieurs années de la frilosité des amateurs de *Pavillon Noir*, qui « n'osent » pas d'après lui apporter leur pierre à l'édifice. Ça commence un tout petit peu à bouger avec la mise en ligne de scénarios sur les fichiers de la mailing list dédiée au jeu. Mais, par exemple, pas de rubrique *Pavillon Noir* sur la Scénariothèque.

Il faut noter aussi des projets, plus ou moins avancés, de sites internet dédiés à *Pavillon Noir*, dont certains laissent entrevoir un beau potentiel.

Toutes ces initiatives apportent quelque chose, c'est en ce sens que cela peut nous intéresser. Bien sûr, si des auteurs « en herbe » veulent écrire des suppléments ou des scénarios pour *Pavillon Noir* nous serons évidemment très intéressés ; mais ce ne sera pas forcément gage d'édition traditionnelle sur papier. Néanmoins, si le travail est bon et si nous jugeons qu'il y a une réelle opportunité qu'il se vende, alors nous n'hésiterons pas.

Chapitre 9 - Où l'on devise de jeu et de rôle

Renaud, Pavillon Noir est-il le JDR que vous pratiquez le plus ?

[RM] Avant la sortie de *Pavillon Noir*, je me partageais entre *l'Appel de Cthulhu*, *D&D (Archipels, Les Royaumes Oubliés)*, *Vampire l'Age des ténèbres*, *COPS*. A vrai dire *Pavillon Noir* n'avait jamais été LE jeu auquel je jouais le plus parce qu'un joueur que j'affectionne énormément n'aime pas les jeux de pirates. Depuis que *Pavillon Noir* est sorti, je consacre les quelques parties que j'arrive à jouer à la maîtrise de *Pavillon Noir*.

[RB] Heu... non... loin de là ! Je n'ai pas de campagne en cours à l'heure où j'écris ces lignes, mais j'aime toujours faire un petit scénario one-shot de temps en temps, surtout pour faire découvrir le jeu. C'est juste que j'ai toujours plein de projets de campagnes sur des jeux divers et variés, et qu'il est difficile de jouer à tout !

Celui qui vous apporte le plus de satisfaction ?

[RM] C'est difficile à dire. *Pavillon Noir*, du fait même que je l'ai conçu moi-même, est le jeu de rôle tel que je le voulais. Alors évidemment, dans le cadre comme dans les règles, c'est celui qui me satisfait le plus. Mais c'est un peu biaisé, non ?

[RB] Ben oui... mais c'est parce que le jeu est enfin édité, qu'il est chouette (merci Cyrielle⁹...), qu'il est enfin connu et reconnu, et que ça fait toujours plaisir d'avoir participé activement à ce genre d'aventure !

Côté ludique, c'est évidemment un des jeux que je préfère, à cause de son exhaustivité, même s'il n'est pas le seul.

Quels autres jeux (ou types de jeux) ont-ils votre faveur ?

[RM] J'aime énormément de jeux différents, et pour des tas de raisons différentes. La grande variété des jeux de rôles permet de varier aussi les plaisirs. Les personnes avec qui je joue à tel ou tel jeu influent pas mal sur le plaisir que j'en retire. Avec des joueurs sympas et un bon maître de jeu, on prend du plaisir à n'importe quel jeu, s'il est correctement équilibré. Sinon, j'adore *Vampire*, *Pendragon*, *Vermine*, *l'Appel de Cthulhu*, *D&D* (sauf pour le système), *COPS*. Et très bientôt je crois : *Te Deum Pour un Massacre*.

[RB] Trop beaucoup plein ! Je me demande comment je vais faire pour faire jouer toutes les campagnes que j'aimerais développer sur les jeux qui m'intéressent ! Je suis un acheteur

compulsif, mes étagères débordent de jeux, alors évidemment ça n'aide pas...

Allez, si je devais en citer quelques-uns dans le désordre, je dirais : *Warhammer* (à cause de LA campagne), *L5R*, *Shadowrun*, *Cyberpunk*, *Ars Magica*, *Dark Sun*, *Planescape* (parce que ça déchire !), *Star Wars*, *Dead Lands*, *Blue Planet*, *Polaris*, *Pendragon*, *Dark Earth*, *Rêve de Dragon*... sans oublier l'excellentissime *Heavy Gear*, qui, sous un habillage manga mâtiné de gros robots, cache l'un des univers de JdR les plus extraordinaires au monde ! Viva Terranova !

Et toi, Olivier ?

[OC] Beaucoup. Avant de fonder BBE, nous sommes tous de joueurs assidus, et nous continuons à l'être, moins fréquemment qu'avant, mais régulièrement.

Personnellement j'ai des goûts assez larges : j'ai très longtemps pratiqué *INS/MV* toutes éditions confondues, *Donjons et Dragons* évidemment que ce soit *ADD* ou *DD* pour les plus anciens jusqu'à la 3.5, *Livre des 5 Anneaux*, *7^{ème} Mer*, *Warhammer*, *Bitume*, *l'Appel de Cthulhu*, etc. Je ne vais pas tous les citer la liste serait beaucoup trop longue et vite ennuyeuse.

Personnellement j'apprécie énormément les jeux d'ambiance western (j'adore cette époque), l'univers cape et épée et tout ce qui tourne autour de la piraterie et de la flibuste, les jeux de rôle policiers (*Berlin XVII* en son temps, *COPS*) et j'ai un très gros faible pour l'univers de Conan, ayant très tôt dévoré les romans de R.E. Howard. Je suis moins attiré par les JDR futuristes et d'ambiance plutôt cyberpunk auxquels je n'ai jamais vraiment accroché, mis à part *Shadowrun*.

En fait je possède une assez belle collection, et je regrette de ne pas avoir le temps de jouer à tout.

Avais-tu joué à Pavillon Noir avant de

l'éditer ? Et y joues-tu aujourd'hui ?

[OC] Oui bien sûr, mais j'ai surtout été maître de jeu, faisant souffrir mes joueurs sur la *Campagne des Cinq Soleils* que nous n'avons malheureusement jamais achevée. J'y ai donc pas mal joué et fait jouer pendant deux ans environ.

Par contre, je n'y joue plus aujourd'hui. Ce n'est pas l'envie qui m'en manque, mais le temps essentiellement, et un groupe de joueurs réguliers.

Et puis le fait d'avoir lu et relu les livres avec une vision moins « ludique » et plus « édition » doit certainement aussi jouer de manière inconsciente [rires].

Chapitre 10 - Où notre conversation de gentilshommes de fortune est interrompue

Venu d'on ne sait où, un tabouret lancé par quelque enragé a traversé l'air au-dessus de nous. Puis un gaillard puant comme dix boucs s'est effondré sur notre table, renversant nos chopines et nos assiettes. Du ragoût a volé, souillant nos belles chemises au col de dentelle des Flandres, dérobées quelques jours plus tôt à un ventripotent marchand zélandais. Il ne nous en a pas fallu plus pour que nous nous déparitions de notre retenue. J'ai empoigné une cruche de grès en guise d'argument et je suis allé me mêler à la conversation générale.

C'est là que j'ai perdu de vue Renaud, Raphaël et Olivier. La dernière fois que je les ai aperçus, ils chargeaient au cœur de la mêlée, au coude à coude, tenant devant eux un banc et hurlant des imprécations à faire rougir une catin de Brest.

En quittant la taverne Les horizons virtuels, j'avais perdu quelques pistoles et la plume de mon chapeau. Mais j'avais dans la tête quelques richesses de plus, et c'était bien là l'essentiel. Merci à eux trois. ■

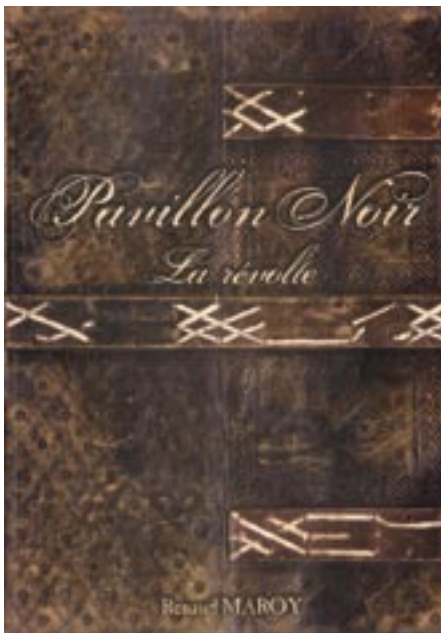
10. Cyrielle, chargée de la PAO au sein de Black Book Editions.



UN NUMÉRO CONSACRÉ AUX AVENTURES MARITIMES, UN JDR RÉCEMMENT SORTI SUR LE THÈME DES PIRATES, ET MA PASSION POUR CE GENRE D'UNIVERS, COMMENT POUVAIS-JE PASSER À CÔTÉ DE LA CRITIQUE DE PAVILLON NOIR ?

OSEREZ-VOUS HISSER le Pavillon Noir ?

CRITIQUE



PAR Xaramis

ILLUSTRATIONS
Moustrap
Taillefer

Black Book Éditions,
figurines Foundry,
figurines Kostas,
figurines Pilipili,
domaine public et droits réservés

Une sortie attendue

Depuis que *Capitaine Vaudou* avait cessé d'être édité, le paysage des JDR « commerciaux » sur la thématique des pirates s'était totalement assoupi. Même en allant chercher à l'étranger. Il y avait bien longtemps que *Skulls & Crossbones* était passé aux oubliettes. Le supplément *Pirates*, pour *Rolemaster* et *Fantasy Hero* accusait, lui aussi, un âge vénérable. Quant à *Swashbucklers* pour *Gurps*, plutôt orienté sur le style de cape et d'épée, il ne faisait que loucher du côté des brigands des mers. *Run out the guns*, lui, avait probablement souffert du fait qu'il utilisait un système dérivé de *Rolemaster*, ce qui ne lui faisait pas que des amis. *Piratas*, le JDR espagnol, n'a pas connu de diffusion, à ma connaissance, de ce côté-ci des Pyrénées.

Et en matière de JDR amateurs, *Pavillon Noir* tenait le haut du pavé sur le sujet, en téléchargement gratuit.

Mais, pour un rôliste francophone n'ayant pas l'envie de se plonger dans un JDR en anglais, ni celle d'imprimer à ses frais le « pavé » que représentait *Pavillon Noir* dans sa version amateur, le monde des pirates était désert.

La sortie de *Pavillon Noir* en version professionnelle était donc un événement attendu par les rôlistes intéressés par ce thème. Et, très certainement, par ceux qui pratiquaient déjà la version amateur. Mais il est à peu près certain que de « nouveaux » joueurs se sont mis à PN sans être passés par la version gratuite. Sans que ce soit une preuve éclatante, le fait que la Mailing List (ML) dédiée à ce jeu ait vu ses effectifs augmenter de plus de 50% depuis la sortie de la version en boutiques semble soutenir cette hypothèse.

Et parmi les rôlistes qui attendaient *Pavillon Noir* (PN), moi-même. Grand amateur de ce thème, tant au cinéma que dans les livres ou les JDR, je ne pouvais que me pencher sur ce jeu. Précisons aussi que, dans le domaine du JDR, j'ai un penchant marqué pour ceux qui s'inscrivent dans des univers historiques, parfois teintés d'un peu de fantastique mais pas trop, et que les ambiances maritimes et de cape et d'épée m'attirent tout particulièrement.

N'ayant pas eu, à ce jour, l'occasion de me plonger dans le dernier tome en date, *Entre ciel et terre*, j'ai promené ma longue-vue sur le paysage dessiné

par les trois livres sortis pour l'instant : *La Révolte* (PN-LR), *A feu et à sang* (PN-AFEAS) et *L'art de l'escrime* (PN-AE). Et j'en ramène ce premier carnet de voyage, qui n'est pas exempt - je l'avoue par avance - de remarques personnelles passionnées.

Une mine au parfum de long travail

Que l'on ait connu *PN* dans sa version amateur ou qu'on le découvre directement dans sa version professionnelle, le jeu dégage un parfum d'important travail. Je n'ai eu aucun mal à imaginer l'auteur, Renaud Maroy, entouré de livres, de cartes, de romans, de journaux de bord, d'articles et de revues. De maquettes, aussi, peut-être. Et, à la lecture des deux livres, je devine sans mal sa volonté de vouloir faire partager aux futurs joueurs de *PN* cette somme de connaissances, des différents types de navires aux carrières des gouverneurs des îles des Antilles, des envolées utopiques des pirates aux discussions pragmatiques de la revente du butin.

Le MJ en possession des livres de *PN* a donc entre les mains une vraie mine d'informations, rassemblées et synthétisées pour lui. J'entends, dans le loin, les habitués grincheux qui ne manquent pas de rappeler, dans les boutiques de JDR ou sur les forums, que ce travail n'est pas comparable à celui de la création complète d'un univers imaginaire de JDR. Eh bien, je leur retourne leur propre expression : ce n'est pas comparable. Ici, il s'agit en effet de rassembler des informations disponibles par ailleurs, mais aussi de les transformer en termes de JDR. Un travail tout aussi appréciable que celui de la création d'un univers spécifique.



Ouvrons le livre de bord

La séduction au premier abord

En prenant en main les trois livres de *PN*, je suis séduit par leur très belle présentation. Même si leur couverture en carton glacé n'a pas la chaleur du vrai cuir, les motifs de cette couverture sont du plus bel effet. Quant à l'intérieur, la douce couleur du papier crème, l'impression en marron, et les cartes en filigrane tranchent agréablement avec les produits imprimés dans le noir et blanc très contrasté. En parcourant *PN*, je me revoyais feuilletant les suppléments pour *Miles Christi*. J'avoue sans complexe être très sensible à la présentation physique d'un jeu. Et *PN* marquait donc de bons points quand je l'ai ouvert.

Du sable dans les chipirons

Ma première impression s'est toutefois un peu refroidie, par moments, quand j'y ai porté une attention plus approfondie. Notamment parce que, tout comme je déteste sentir le sable craquer sous mes dents quand je mange des chipirons¹, je suis rapidement horripilé par les textes émaillés de fautes. Je ne rechigne pas à payer un bon plat de chipirons bien nettoyés au restaurant, et je ne rechigne pas non plus à mettre le prix qu'il faut dans l'achat d'un beau livre. Mais, quand je paie environ 40 Euros pièce des livres de 200 à 250 pages, je grince des dents

en trouvant des fautes d'orthographe et de grammaire, aussi bien dans les titres que dans le corps du texte ou les tableaux, ou quand il manque la fin de paragraphes en bas de page ou même en milieu de page.

Comment comprendre qu'un jeu comme *PN*, qui se veut la référence en matière de jeu de pirates, qui est aussi le premier jeu (donc un produit-phare) d'un nouvel éditeur, n'ait pas bénéficié de plus de soin ? Quand j'ai payé 33 Euros pour le JDR espagnol *Capitan Alariste*, j'ai eu un produit très bien fini, en quadrichromie sur toutes ses 272 pages, et sans fautes. Suis-je trop exigeant si j'attends la même chose de produits professionnels français ?

Fort heureusement, la qualité de la gamme Pavillon Noir semble s'améliorer de tome en tome.

Les illustrations : du bon au très mauvais

Je vais passer rapidement sur les illustrations non-originales, qui apportent une touche « classique ». Parmi celles illustrant *PN-LR*, les peintures d'Howard Pyle sont incontournables dès que l'on parle de pirates, mais les gravures de Pablo Tillac sont moins connues et ne sont probablement familières qu'à ceux qui, comme moi, se sont intéressés aux pirates et corsaires basques et bayonnais². Quant à celles apparaissant dans *PN-AFEAS*, les lecteurs avertis n'auront aucun mal à y reconnaître des illustrations tirées des deux albums dits de Jouve et de l'Album de Colbert³.

Venons-en maintenant aux illustrations originales. J'apprécie le style des dessins de Franck Drevon (par exemple ceux qui illustrent la liste des professions dans *PN-LR*) et celui de certains dessins de Jibé⁴. En revanche, je suis nettement moins client de ceux

1. Accordez-moi donc d'employer ici le nom basque des calmars.

2. Pablo Tillac a illustré le livre de Pierre Rectoran, *Corsaires basques et bayonnais du XVème au XIXème*. Ce livre, initialement paru en 1946, vient de faire l'objet d'une réédition qui le met à la portée de toutes les bourses.

3. Michel Vergé-Franceschi & Eric Rieth ont co-écrit *La France maritime au temps de Louis XIV* (Editions du Layeur, Paris, 2001), une édition critique de

ces trois albums, réunis pour la première fois : les deux Albums de Jouve, sur la flotte de pêche de commerce (album du Ponant, pour la flotte atlantique, et album du Levant pour la Méditerranée), et l'Album de Colbert, pour la construction d'un navire de guerre.

4. Jean-Baptiste Reynaud.



de Christophe Swal : je passe rapidement sur des erreurs techniques⁵ qui, si elles sont regrettables dans un livre qui se veut une référence en la matière, peuvent passer facilement sous des yeux non-avertis, pour déplorer des problèmes flagrants et récurrents de perspective, d'ombres portées ou de proportions... Je vais jusqu'à dire que, dans PN-AFEAS, certains dessins ne me semblent pas à la hauteur de ce que l'on peut attendre dans un JDR qui vise le haut du panier, des dessins qui me rappellent les mauvais moments des jeux de chez FGU ou certaines illustrations peu glorieuses des Secrets de la septième mer.

Quant à l'illustration de l'écran, je dois souligner que, contrairement à des avis que j'ai lus sur des forums ou même dans la ML Pavillon Noir, elle m'a globalement séduit.

Fenêtres sur un monde de bruit et de fureur

Mais ces questions de forme ne m'ont quand même pas fait amener mon pavillon, car je ne suis pas du

genre à me rendre sans combattre. Il me revenait donc de m'aventurer plus avant dans le jeu. Et en premier sur son univers. La version « pro » de Pavillon Noir arrivait précédée de la réputation, non-usurpée, d'ampleur de la partie univers de la version amateur. Et cette réputation se maintient. Mais regardons cette ampleur d'un peu plus près, voulez-vous ?

Tout (ou presque) sur les pirates des Caraïbes

Pavillon Noir fournit une extraordinaire quantité d'informations pour dresser le décor de la piraterie dans la mer des Caraïbes et les côtes qu'elle baigne, dans les dernières années du XVII^e siècle et le premier quart du XVIII^e siècle, à l'apogée de la piraterie (au sens strict) dans cette zone géographique. De l'ambiance des tavernes aux portraits des gouverneurs, des repères géographiques aux détails de la vie quotidienne, il y a là de quoi donner du corps et de la profondeur aux aventures des personnages. Tous les éléments sont réunis pour que l'on entende distinctement le tchac ! tchac ! des herminettes et les jurons des forbans, que l'on discerne les colliers d'or par-dessus les vestes rougies de sang, que l'on sente le vin et la poudre...

Des fenêtres ouvertes sur... du travail à faire

Mais, à bien y regarder, Pavillon Noir ne tient pas toutes les promesses qu'il affiche pourtant très clairement. Le site de l'éditeur affirme que « Pavillon Noir est un jeu de rôle vous permettant de revivre les aventures des pirates, corsaires et flibustiers des Caraïbes, entre 1530 et 1810 »⁶, et la quatrième de couverture de PN-LR n'en dit pas moins : « Revivez la grande épopée des pirates, des prédateurs des Caraïbes aux

derniers corsaires en passant par les flibustiers ». Pourtant, le jeu ne tient pas ces promesses-là avec les deux livres publiés à ce jour.

Certes, je l'ai écrit et je le maintiens, PN-LR et PN-AFEAS remplissent totalement leur rôle pour la période des pirates pris au sens strict, à savoir le premier quart du XVIII^e siècle, pour l'aire géographique des Caraïbes.

Mais pour le reste des ambitions affichées, le chat est plus maigre, à la fois sur les périodes historiques et sur les aires géographiques.

Avec les deux livres parus, le lecteur ne dispose, par exemple, d'aucune information sur la piraterie européenne dans l'océan Indien. Rien, en particulier, sur Madagascar, qui est pourtant LE site de l'utopie pirate (avec l'expérience de Libertalia).

Le lecteur ne dispose pas plus d'information sur les périodes historiques qui ne sont pas celles des pirates, et qui sont pourtant identifiées comme les objectifs de *Pavillon Noir*⁷. Rien sur les prédateurs des Caraïbes (1530-1620)⁸ ou les gueux de mer (1560-1580) ; au mieux, PN débute vers 1630-1640.

La grande époque de la flibuste (1620-1700) est un petit peu mieux lotie, puisque, aux informations géographiques de base, s'ajoutent quelques pages sur l'attaque des villes à cette période. Mais point de galerie de flibustiers (alors qu'il y a une galerie de pirates, avec des caractéristiques en termes techniques de jeu).

Quant à la période des corsaires (1683-1810), elle n'est que partiellement couverte par un contexte chronologique (qui s'arrête vers 1718), et orpheline pour le reste. Alors, si vous voulez, comme PN vous y invite, rejoindre les rangs de Surcouf ou jouer une partie de cartes avec lui, il vous faudra faire tout le travail de recherche vous-même, car rien - en dehors de considérations

5. Comme celle du dessin de la page 96 de PN-LR, où l'on voit un homme qui vient de tirer dans la tête d'un autre avec un pistolet, pistolet dont le chien est encore en position armée.

6. Sur le site des éditions Black Book (<http://perso.wanadoo.fr/blackbookeditions/pn01.html>)

7. « Pavillon Noir est centré sur les siècles les plus célèbres de la piraterie, situés entre la Renaissance et la période napoléonienne » (PN-LR, page 6).

8. Les périodes indiqués sont celles portées dans la présentation de PN (PN-LR, page 6).

9. Les caractéristiques des navires, par exemple.

techniques⁹ - n'est offert pour y jouer. Surtout que Robert Surcouf n'est pas connu pour avoir écumé principalement les Caraïbes¹⁰.

Que mes propos soient bien clairs : ceci ne remet pas en cause le formidable travail fait sur la partie « Pirates / Caraïbes », un travail que j'applaudis des deux mains. Mais c'est une réaction à un affichage de promesses qui ne sont pas tenues. Il aurait été préférable de s'en tenir aux premiers mots de l'auteur : « Pavillon Noir est un jeu de rôles vous permettant de vivre les aventures mouvementées des pirates des Caraïbes... ».

Mais, comme vous pourrez le lire dans l'interview de l'équipe de Pavillon Noir, la porte est ouverte à des collaborations. Je ne doute pas que des MJ et joueurs passionnés contribueront à étendre l'emprise de *Pavillon Noir*. La documentation existe, il ne reste qu'à se retrousser les manches. Et ce ne sont pas les territoires et les époques qui manquent. Il y a bien sûr l'océan Indien, avec les côtes de Zanzibar ou les parages de l'Arabie, mais des endroits plus proches de nous seront tout aussi intéressants : la contrebande entre la France et l'Angleterre ou les provinces hollandaises pourra permettre à plus d'un aventurier de faire ses premières armes, un grand port comme Brest est propice aux activités d'espionnage, Port-Louis bénéficie du développement de la Compagnie des Indes orientales¹¹.

La Méditerranée, elle non plus, ne sera pas en reste, et l'article *Corsaires, Barbaresques et Renégats* que vous trouverez dans ce même numéro des *Songes d'Obéron* vous donnera un aperçu de quelques pistes à suivre.

Si *Pavillon Noir* ne vous livre pas tout cuit le background pour jouer dans ces décors-là, vous disposez au moins d'une belle boîte à outils pour les parties techniques et maritimes, y compris

pris une belle brochette de navires qui n'attendent plus qu'à être lancés sur ces eaux, du lougre breton au chébec de Tripoli.

Enfilons notre costume

Regardons de plus près le système de jeu, maintenant. Et commençons par les personnages que l'on peut incarner, et la façon dont ils sont décrits et construits. Avec près de 50 pages consacrées à ce sujet, la création de personnage est une étape importante dans *PN*. Les personnages sont construits de manière assez classique, sur des caractéristiques, des compétences, et d'éventuels avantages et inconvénients. Et si les caractéristiques sont déterminées par le joueur par répartition d'un quota de points entre elles, le panel des compétences dont disposera le PJ découle de choix que fait le joueur pour l'origine sociale de son personnage, et son historique, que ce soit pour son enfance ou pour le métier qu'il exerce ensuite (avant de devenir pirate).

Cette façon de créer un personnage n'est pas novatrice ; on la retrouve, par exemple, dans *Miles Christi* ou dans *Te Deum pour un massacre*, pour ne citer que deux JdR à univers historiques. Mais elle a le mérite de permettre au joueur de rentrer peu à peu dans la peau de son personnage, de mieux s'en approprier la vie passée. Et avec près de 90 professions proposées, de chansonnier à aspirant de marine, en passant par évêque et chasseur tribal, il y a l'embarras du choix. Ajoutez, si vous le souhaitez, défaut(s) ou avantage(s), et voilà votre personnage qui a pris corps.

N'étant pas rôliste novice, je ne saurais dire si c'est un procédé de création qui est facilement pris en main par un néophyte. Mais je pense que c'est certainement moins « intimidant », pour un novice, que de devoir choisir, sans aucun guide, dans une large gamme de compétences.

Un petit regret, toutefois : celui qu'aucun des deux livres ne fournisse des PJ prétrirés. Je sais que les joueurs sont assez partagés sur l'utilisation de PJ prétrirés.



Moustrap

10. Surcouf est plus connu pour avoir fait la traite négrière sur les côtes de Mozambique et de Madagascar, puis la guerre de course contre les navires anglais dans l'océan Indien, le golfe du Bengale, les eaux européennes, etc. C'est une fois la paix revenue qu'il devient armateur au commerce, y compris

vers les Antilles.

¹¹ Je conseille aux MJ qui voudraient développer quelques scénarios dans cette zone géographique de se procurer, par exemple, le livre d'Armel de Wismes, *La vie quotidienne dans les ports bretons aux XVIIe-XVIIIe siècles* (Hachette, 1973).

rés, et je ne vais pas me lancer dans un développement sur ce sujet, mais j'ai la faiblesse de penser que ceux-ci sont un atout dans le livre de base d'un JDR. Ici, ils auraient pu être fournis avec *Frères ennemis*, le scénario d'introduction qui clôture PN-LR. Cela aurait fourni au MJ un petit paquet complet (scénario + PJ) pour pouvoir lancer une partie d'initiation sans passer par la phase - souvent gourmande en temps - de la création de personnages.

Les actions du PJ lui vaudront d'évoluer tant en Gloire qu'en Infamie. La Gloire s'améliore au fur et à mesure que le personnage avance sur la voie de l'idéal qu'il s'est fixé, aidant à la révolte des opprimés, tandis que l'Infamie progresse à chaque pas du personnage sur la voie de l'horreur et de la cruauté. Pour ceux qui pratiquent les jeux de plateau, cette approche ne sera pas sans rappeler certains aspects de *Barbe-Noire*.

Enfin, au cours de sa vie, le PJ acquerra probablement des traits de réputation, dont la liste est très variée (de « Terreur du bord » à « Doigts de fée »).

Gloire, Infamie et traits de réputation contribuent à étoffer la personnalité du PJ, en dépassant la seule évolution technique et chiffrée de ses compétences.

Héros... mais fragiles

Les PJ de *Pavillon Noir* sont des héros, en ce sens qu'ils vont vivre des histoires qui sortent du commun. Mais ce sont des héros fragiles.

Fragiles, tout d'abord, parce que la carrière de leurs homologues pirates historiques a, généralement, été bien courte, et que cela reflète les dangers multiples et variés de ces vies d'étoiles filantes. A force de s'emparer des biens d'autrui et de défier les autorités de toute sorte, on se fait des ennemis nombreux et souvent puissants. Alors, si la maladie ou la mer déchaînée ne tue pas votre pirate, une



balle ou une corde de potence le fera peut-être.

Fragiles aussi, parce que l'optique de *Pavillon Noir* n'est pas d'offrir des règles de simulation ouvrant la porte à des super-héros. Ses règles ne lorgnent pas du côté du *Secret de la septième mer*. Ici, si vous sautez d'une balustrade pour vous suspendre à un chandelier et que vous vous ratez, ça fait très mal. Un mauvais coup d'épée vous amène rapidement aux portes de la mort. Et pas de potion magique de guérison.

Mais qu'importe ? Faites vôtre la devise de ceux qui secouent les systèmes établis : « Vivons à la dure, et mourons libres ! »

Il est temps d'agir

La résolution des actions tentées par un personnage repose sur un test aléatoire, faisant appel à l'efficacité du personnage (généralement, son niveau de compétence) et à la facilité de l'action. L'efficacité détermine le nombre de dés à jeter, et la facilité le seuil à ne pas dépasser, sur un dé, pour obtenir un succès. Compter le nombre de succès obtenus permet de qualifier la réussite de l'action. Cette base, assez facile à prendre en main pour qui a déjà goûté à des JDR qui ne se limitent pas à jeter un seul dé, est enrichie d'options, modifiant l'efficacité ou la facilité.

Mais là où *Pavillon Noir* apporte de l'innovation, c'est dans la gestion des « actions de groupe », exposées dans *PN-AFEAS*. Celle-ci est basée sur le principe que l'équipage des pirates

est plus que la simple juxtaposition des personnes qui le compose, et qu'il acquiert, de fait, une personnalité collective, qui fait de lui un personnage à part entière. Et c'est sous cette forme de « personnage collectif » que le groupe, qu'il compte 10, 100 ou 1000 personnes, va entreprendre ses actions. Les circonstances dans lesquelles il est possible de recourir, du point de vue technique, à une action de groupe, sont très nombreuses, à terre comme en mer : collecter des informations, attaquer une ville la nuit, manœuvrer pour virer de bord, aborder un navire adverse, etc.

Si cette gestion des actions de groupe apporte une réelle valeur à *PN*, il ne faut pas se leurrer : c'est tout de même au prix d'une complexité plutôt élevée. Un mets de choix, donc, mais à réserver incontestablement aux MJ avertis.

Quand l'escrime est un art

Avec le supplément qui lui est entièrement consacré, l'escrime prend une saveur tout particulière dans *Pavillon Noir*. Une bonne moitié du livre est consacrée à une présentation didactique de l'escrime et des formes qu'elle a prises dans les écoles espagnoles, italiennes et françaises. Et un quart environ du tome traduit cela en termes techniques de jeu. Les jets de dés permettent de déterminer tout à la fois si une opportunité se présente pour placer une manœuvre particulière et de quel type de manœuvre il s'agit. A l'épée seule, ou l'épée et à la dague, ou à deux armes, vous trouverez là de quoi faire d'un duel autre chose qu'une succession de « j'attaque, tu défends ».

Si cet art de l'escrime ne sera pas toujours à sa place dans des abordages confus sur le pont d'un navire, où la pique et la hache d'abordage seront plus à leur aise, nul doute que la porte qu'ouvre *PN-AE* sur une ambiance de cape et d'épée sera franchie par plus d'un MJ et joueur.

La mer est à nous

Qui dit « pirates », dit « navires » et, bien sûr, « combat naval ». Cet aspect-là ne pouvait donc être absent de *PN*. Il a pourtant fallu attendre *PN-AFEAS* pour pouvoir disposer d'un système permettant de simuler ces aspects-là. Permettez-moi de trouver, à ce sujet, plutôt hypocrite l'avertissement appelé *Pavillon Noir, la gamme* : s'il commence par « Vous trouverez dans ce livre l'ensemble des règles qui vous permettront de jouer vos scénarios et vos campagnes dans l'univers des pirates », il se reprend bien vite pour avouer qu'en fait, ce n'est pas vraiment le cas, puisque bien d'autres règles - dont toutes celles relatives à la navigation et au combat naval - se trouvent dans *PN-AFEAS*.

Je suis désolé, mais quand je lis « l'ensemble des règles qui vous permettront de jouer vos scénarios et vos campagnes dans l'univers des pirates », je comprends « les règles couvrant les différents aspects qui apparaîtront dans les scénarios, dont les règles navales ». Pour pouvoir disposer d'un jeu complet, il faut donc acheter à la fois *PN-RL* et *PN-AFEAS*. Je n'y vois rien de scandaleux, mais je préfère que l'éditeur me dise clairement la vérité, plutôt que de la déguiser maladroitement.

Surmontant ce nouveau coup, je me suis penché sur ce qui concerne les navires, la navigation et le combat naval.

Les navires : une présentation didactique

Dans *PN-AFEAS*, l'auteur apporte un soin particulier à une présentation didactique de l'architecture d'un navire de la marine à voile, un univers complexe et probablement pas familier à la majorité des joueurs. A ceci s'ajoute une galerie, pleine de pédagogie elle aussi, de navires que les PJ sont susceptibles de rencontrer au cours de leurs aventures. Pas moins de 33 types de navires sont illustrés et décrits, y compris en termes techniques de jeu. Les représentations des navires étant portées à une échelle à peu près constante, il est assez facile



de se rendre compte des différences relatives de taille.

La navigation et les manœuvres : dispersion, mais frissons

Autant la présentation des navires m'apparaît abordable et bien construite, autant ce qui concerne la navigation et les manœuvres l'est moins.

Ceci vient, en premier lieu, du fait que les informations sont dispersées dans divers chapitres.

Par exemple :

- les indications sur la manière de mouiller une ancre sont dans le chapitre de description du navire, mais le mouillage est traité dans les événements et dans les manœuvres de groupe ;

- la notion d'allure est abordée dans les conditions de navigation, mais le dessin technique permettant de bien comprendre ce qu'est l'allure n'est livré que dans les règles tactiques, sans

renvoi de l'un vers l'autre ;

- le virement de bord est vu en partie dans les actions de groupe et en partie dans le déroulement d'un tour de combat (or ce n'est pas uniquement une manœuvre de combat).

Ajoutons à cette dispersion des informations, le fait que certaines indications relatives aux manœuvres me paraissent discutables. Je prends l'exemple du virement de bord, pour lequel c'est le plus sensible. L'auteur affirme que « pour changer de bord, il est interdit de tourner de façon à se retrouver « bout au vent », et il est nécessaire de virer de bord ». Cette affirmation me paraît inexacte ; il aurait été plus juste d'écrire que cette manœuvre est particulièrement difficile à réaliser, et grandement déconseillée dans des conditions de combat, ou dans des parages dangereux, surtout avec un équipage de piètre qualité. Mais de là

à le déclarer « interdit », il y a un pas qu'il est abusif de franchir. D'ailleurs, l'auteur se contredit lui-même : si cette manœuvre était interdite, pourquoi en reparlerait-il dans le tour de combat ?

Attention, toutefois : sans atteindre la complexité du système *Heart of Oak*, paru dans le JDR *Privateers & Gentlemen*, le système de combat naval de *Pavillon Noir* est très détaillé, et gérer plusieurs navires en même temps, lorsque les règles optionnelles sont retenues, est une tâche vraiment gourmande en temps et plutôt ardue.

J'espère que les joueurs qui ne sont pas au fait des notions de base sur la navigation et les manœuvres seront capables de se retrouver dans ce labyrinthe. Mais, pour ceux qui sauront démêler l'écheveau, cela leur ouvre des portes s'ils veulent détailler ces aspects-là durant leurs parties. Ils ont là de quoi manœuvrer en haute mer pour essayer de séparer un galion plus lent que les autres de la sécurité de son convoi, ou de jouer au chat et à la souris pour fuir un cotre de la Navy lancé à leur poursuite dans une zone de hauts-fonds. Même sans recourir au combat au canon, il y aura là bien des frissons.

La vie à bord : une ambiance très palpable

Cet aspect de la future vie des PJ fait l'objet d'un traitement spécial, et de très nombreuses facettes en sont couvertes, de la nourriture à la discipline, en passant par le rythme de travail des bordées et les superstitions. Ici encore, l'auteur fournit à son lecteur une impressionnante quantité d'informations qui feront de la vie quotidienne à bord des navires des moments riches



en détails, en événements.

La lecture de ces informations doit permettre aux joueurs de prendre conscience du fait que la vie à bord d'un navire de cette époque-là est faite de promiscuité, de rapports humains exacerbés, de danger même en dehors des combats. Le navire n'est donc pas seulement le moyen de transport et de combat, mais bien un univers en soi, source d'aventures à part entière.

Aventure, aventures

Au MJ qui n'aurait pas trop l'expérience du monde des pirates et de sa diversité, à la fois humaine et technique, à la fois terrestre et maritime, les trois livres de *Pavillon Noir* apportent

du grain à moudre, sous deux formes.

Il y a, bien sûr, des scénarios développés. Ainsi, le scénario *Frères Ennemis* sert d'introduction au monde de *Pavillon Noir*. S'étendant sur onze pages, il permet aux joueurs de découvrir différents aspects de ce jeu : les rues, les tavernes et les geôles d'une ville, puis les affres d'une tempête, celles d'une poursuite par des corsaires, et celles d'un naufrage, ou encore les manigances d'un gouverneur colonial. Petit problème, toutefois : même si ce scénario est inclus dans *PN-LR*, il vous faudra *PN-AFEAS* pour en tirer le meilleur profit, sans quoi les épisodes maritimes manqueront cruellement de saveur.

PN-AFEAS offre aussi deux scénarios ; ils forment les deux premiers chapitres, de 13 et 7 pages respectivement, de la campagne du *Hollandais volant*, qui débute en 1715. Je n'en dévoilerai pas la trame, mais soyez assurés qu'ils offrent de belles perspectives de jeu.

Avec *PN-AE*, vous héritez de trois scénarios supplémentaires : l'un terrestre dans une ambiance de cape et d'épée, et les deux autres formant les chapitres 3 et 4 de la campagne du *Hollandais volant*.

Mais le MJ peut aussi valoriser toutes les idées d'aventures qui émaillent les différents livres. Chacun de ces encadrés, de six à douze lignes, donne un synopsis en rapport avec le thème du paragraphe dans lequel il s'insère. Le MJ peut alors s'inspirer des indications soit pour compléter un scénario existant, soit pour les développer et en faire un scénario spécifique.

Bref, avec cela, un MJ débutant a devant lui de quoi proposer des heures de jeu.

Allez, bon vent à tous !

BIBLIOGRAPHIE

premières pistes et compléments

Pavillon Noir n'oublie pas donner au maître de jeu une liste bibliographique pour lui servir d'inspiration : sources historiques, livres d'histoire, romans, bandes dessinées, films, et un lien vers un site web très achalandé sur la flibuste.

Bien sûr, les grands classiques sont là, des témoins directs de l'époque, comme Oexmelin ou Garneray, aux historiens-romanciers, comme Defoe ou Le Bris. Stevenson et son Île au trésor ne sont pas oubliés.

Côté dessins et phylactères, plusieurs séries sont indiquées comme sources d'idées et d'illustrations. Si certaines présentent un style classique (comme Barbe Rouge), d'autres ont exploré des pistes différentes, tant sur le graphisme (comme Isaac le Pirate) que sur les personnages, avec les héros anthropomorphes de De cape et de Crocs.

A ces premières pistes, je me permets de rajouter quelques ouvrages, qui, sans être tous évidents à trouver, ne sont pas non plus des *collectors* hors de prix.

Du côté des références historiques et des illustrations de qualité :

- en guise d'introduction, le livret de Philippe Jacquin, *Sous le pavillon noir - Pirates et flibustiers*¹², et celui de

Richard Platt, *Corsaires et pirates*¹³. Si ce dernier est plutôt destiné « à la jeunesse », il n'en reste pas moins très intéressant par ses magnifiques illustrations en couleurs ;

- sur les navires de la fin du XVIIe siècle, le livre que j'ai déjà signalé plus haut, *La France maritime au temps de Louis XIV*, de Michel Vergé-Franceschi & Eric Rieth rassemblant les deux Albums de Jouve et l'Album de Colbert ;

- les excellents livres des collections d'Osprey Publishing¹⁴ dont ceux consacrés aux chiens de mers, aux boucaniers, aux pirates et à leurs navires ;

- et pour se mettre dans l'ambiance, le livre de Jean Merrien, *La vie des marins au Grand Siècle*¹⁵.

Au rayon des BD, deux courtes séries :

- *Jean le Long*, d'Ortiz et Segura¹⁶, deux albums d'aventures échevelées qui font passer le héros par des hauts et des bas. Un décor classique, qui demandera peu de travail d'adaptation ;

- *Pieter Hoorn*, de Giroud & Norma¹⁷, trois tomes qui, d'Amsterdam aux antipodes, content les rivalités entre les Compagnies des Indes orientales. Pour profiter de

cette série comme inspiration directe, il faudra que le MJ se retrousse les manches. Mais il dispose, là, d'un décor vraiment dépaysant, et d'enjeux qui changent de la poursuite de galions espagnols.

Dans les romans :

- *Le chien de mer*, premier roman de Fortuné Chalumeau¹⁸, nous entraîne courir les mers des Indes occidentales sur un navire de 18 canons, dans les années 1660 ;

- *Marin pour l'éternité (The master mariner)*, de Nicholas Monsarrat¹⁹, est plus intrigant. Victime d'une malédiction à l'issue de la campagne de l'Invincible Armada, le jeune Matthew Lawe devient une sorte de marin errant, traversant les âges jusqu'à servir sous les ordres de Nelson. Un roman historique qui récrit les plus belles pages de l'histoire de la marine anglaise ;

- *Les contrebandiers de Moonfleet*, de John Meade Falkner²⁰. Même si ce n'est pas un roman foncièrement maritime, c'est un chef-d'œuvre à ne pas manquer. L'intrigue solide et le sens aigu de la narration ont tôt fait de transformer un paisible village en un lieu d'ambiance mystérieuse.

Enfin, sur la toile :

- une page anglophone qui comporte un grand nombre de liens : www.black-knight.org/rotg/

En guise de résumé

Dans ce portait de *Pavillon Noir*, j'ai essayé de montrer ce qui me paraît en être les qualités et les défauts. Dans l'ensemble, les qualités sont largement plus nombreuses que les défauts, et certains de ces derniers sont perfectibles (par exemple, un « petit guide de la manœuvre » pourrait être mis en ligne pour aider le MJ à prendre en main le système). Pour le reste des défauts, faites comme vous voulez ; considérez-les comme véniels même, si ça vous chante.

Si vous aimez les univers de pirates, les aventures maritimes de la marine à voile, les vies à vivre à fond sans réellement penser à demain, foncez sur *Pavillon Noir*.

Si vous appréciez les jeux denses, fouillés, foncez sur *Pavillon Noir*.

Si les systèmes détaillés ne vous font pas peur, foncez sur *Pavillon Noir*. Sinon, prenez quand même *Pavillon Noir*, et puissiez-vous avoir de la chance et mettre la main sur *Capitaine Vaudou*, le temps de vous faire la main sur un système plus simple, tout en profitant de l'univers décrit par les livres de *Pavillon Noir*.

Quant à moi, j'ai déjà largué les amarres avec mon cotre, fendant les flots gris de la Manche pour aller marauder le long des côtes de Cornouailles.

12 Editions Gallimard, collection Découvertes, n°45 (1988).

13 Editions Gallimard, collection Les yeux de la découverte, n°58 (1995).

14 <http://www.ospreypublishing.com/> ; regardez, en particulier, les titres suivants : *Spanish Galleon 1530-1690*, par Angus Konstam (série New Vanguard n°96), *The Pirate Ship 1660-1730*, par Angus Konstam (New Vanguard 70) *Pirates 1660-1730*, par Angus Konstam (Elite 67),

Buccaneers 1620-1700, par Angus Konstam (Elite 69), *Elizabethan Sea Dogs 1560-1605*, par Angus Konstam (Elite 70), *Colonial American Troops 1610-1774* (tomes 1 et 2), par René Chartrand (Men-at-Arms 366 et 383), *Matchlock Musketeer 1588-1688*, par Keith Roberts (Warrior 43).

15 Terre de Brume Editions, collection Bibliothèque océane, 1995.

16 Editions Vaisseau d'argent, 1990 (tome 1 : Jean Le Long) et 1991 (tome 2 : Le lac des émeraudes).

http://www.bedetheque.com/serie_4422.html
 17 Editions Glénat, 1991 (tome 1 : La passe des cyclopes), 1992 (tome 2 : Les rivages trompeurs) et 1994 (tome 3 : La baie des Français). http://www.bedetheque.com/serie_1133.html
 18 Grasset, 1988, et Poche, 1992.

19 Plon, 1979.

20 Nombreuses éditions en français, y compris en format de poche.



LES PJ SAURONT-ILS METTRE LA MAIN SUR LE TRÉSOR DU PLUS FAMEUX DE TOUS LES PIRATES, EDWARD TEACH DIT BARBE-NOIRE ?

ATTENTION, L'AUTEUR N'AYANT PEU (VOIRE, PAS DU TOUT) DE CONNAISSANCES MARITIMES, L'INSPIRATION DE CE SCÉNARIO, PRÉVU POUR *PAVILLON NOIR*, EST PLUS HOLLYWOODIENNE QU'HISTORIQUE.

LE TRÉSOR de Barbe-Noire

PAR Cuchulain

ILLUSTRATION
Moustrap
et droits réservés



Les lecteurs désireux d'en savoir plus sur Edward Teach dit « Barbe Noire » pourront suivre ce lien qui les conduira vers sur une courte biographie et des informations complémentaires : <http://www.pirates-corsaires.com/bar.htm> .

En outre, on ne peut que leur conseiller pour encore plus d'approfondissements, l'ouvrage de Daniel Defoe, *Les chemins de fortune*.

INTRODUCTION

(On considèrera pour cette aventure que les personnages sont des matelots de Barbe Noire, il convient donc que les joueurs aient choisi des carrières ayant un vague rapport avec la marine...)

Une des particularités de Teach est qu'il fut marié à 14 femmes et abandonna vers la fin de sa vie son « mythique » vaisseau, le *Queen's Anne Revenge* pour un petit sloop, et ce pour d'obscures raisons. L'explication en est fort simple...

Barbe Noire est depuis longtemps à la recherche d'un immense trésor. C'est une des raisons qui l'a poussé à embrasser la piraterie. Sur un navire militaire, jamais il n'aurait pu disposer de suffisamment de liberté d'action, et une grande partie du trésor risquait d'être confisqué par les autorités.

La carte de ce butin appartenait autrefois à Israël Hands, le second de Barbe Noire, mais, elle était malheureusement incomplète. En effet : des éléments vitaux, comme la longitude, la latitude, les indications pour se diriger sur l'île où était caché le trésor, manquaient. Où trouver ces éléments ?

Eh bien sur les corps de ses 14 filles ; quand elles étaient encore des enfants, Israël Hands avait tatoué, sur divers endroits de leur morphologie, des informations selon un code que lui seul pouvait déchiffrer. Ne pouvant retrouver ces informations seul, il s'associa avec Barbe Noire... Mais pour aller sur l'île au trésor, il faut passer par des gorges étroites et peu profondes ou seul un sloop peut passer, c'est la raison pour laquelle, le navire *La revanche de la reine Anne* sera abandonné.

■ UN ÉVÈNEMENT SOCIAL IMPORTANT. ■

L'aventure commence par le 14^e mariage d'Edward Teach avec la 14^e fille d'Israël Hands, le 18 novembre 1718 dans la baie d'Ocracoke. La cérémonie est célébrée par un prêtre anglican qui avait eu le malheur de se trouver dans un navire récemment pillé par les pirates.

[Il peut être intéressant de faire jouer la prise du navire. Pour cela, voir les règles de bataille navale dans le second livre de *Pavillon Noir* : *A feu et à Sang*.] Après la cérémonie, une fête à la

façon pirate est improvisée pour clore les noces. « Orgie » serait toutefois un mot plus approprié : l'alcool coule à flot, la nourriture est abondante et les filles indigènes peu farouches. Les pirates, d'humeur taquine, utilisent des prisonniers pour des jeux cruels et barbares, tels que combat entre officiers montés sur des membres du clergé...). Notons que Barbe Noire, comme à sa bonne habitude, partage son épouse avec son équipage...

Le lendemain, alors que les pirates récupèrent de leur difficile soirée (ou continuent la fête, selon vos joueurs), quatre messagers arrivent au camp et parlent longuement au capitaine. Selon ce qui ressort de l'entretien, deux navires ont été armés par un gouverneur pour mettre fin à la carrière de Barbe Noire. Cette nouvelle n'a pas l'air de perturber outre mesure le colosse qui continue à faire « le Diable sait quoi » dans sa cabine (il est en fait en train de reporter les dernières informations livrées par Israël sur une carte) et ressort régulièrement pour se saouler et participer à la vie de l'équipage (le report est un travail long et fastidieux, et la patience n'était pas une vertu de Barbe Noire, d'où de fréquentes interruptions).

[Encore une fois, le MJ pourra faire vivre à ses joueurs la vie à terre lors de cette escale. Ils pourront participer au ravitaillement du navire en vivres via la chasse, la pêche ou encore la cueillette ; ou en eau potable ; se saouler, faire du commerce avec les indigènes, « conter fleurette » aux femmes des indigènes, participer au renflouement du navire abîmé dans la précédente bataille (celle qui a vu la capture du membre du clergé)]

Toujours est-il que, le 20 novembre, Barbe Noire réunit ses 25 hommes d'équipage et leur propose une nouvelle chasse-partie. Son but ? Trouver le fabuleux trésor des rois incas et vivre comme ces illustres monarques. Cette proposition soulève l'enthousiasme de

l'équipage. Le bosco lui demande si une de ses femmes sait également où est son trésor. Réponse : seul le Diable et lui savent où il se trouve.

[Le diable est, en fait, une petite statuette creuse représentant un dieu



aztèque, récupérée par Teach et surnommée « le diable ». Barbe Noire a caché la carte au trésor complète dans la statuette.]

Les réparations du sloop sont presque finies, et l'équipage met les bouchées doubles pour les terminer le plus rapidement possible.

■ LA MORT ■ D'UNE LÉGENDE

Le 21 novembre au soir, arrivée des navires venus arrêter Barbe Noire. Ce dernier passe la nuit à boire avec le capitaine d'un sloop de commerce.

Le 22 novembre, début de la bataille entre Barbe Noire et le lieutenant Maynard. Il est possible de faire jouer

la poursuite entre Maynard et Teach, toutefois l'histoire obligera le MJ à utiliser souvent ses dés « pour faire du bruit derrière le paravent ». Car la poursuite se finit par un abordage sanglant où Teach est finalement tué après avoir reçu 27 blessures (pour plus de détails : relire l'introduction de *Pavillon Noir : la révolte*). Tout les survivants de l'équipage de Barbe Noire se rendent et sont emmenés par les vainqueurs. Ils seront pendus quelque jours plus tard (sauf un qui démontra qu'on l'avait forcé à s'enrôler dans le vaisseau de Barbe Noire).

C'est du moins ce que raconte l'histoire. Mais on peut considérer que les joueurs ont pu s'échapper (en faisant les morts par exemple), étant donné qu'au moment de l'abordage, il est plus que probable qu'une certaine confusion régnait...

■ ET LA CARTE ? ■

L'histoire nous dit qu'un Noir élevé par Teach avait reçu comme instruction de faire sauter le navire si ça tournait mal. Ce qu'elle ne nous dit pas, c'est qu'il avait confié à un autre pirate (PJ ou PNJ, selon les rapports des personnages avec leur capitaine) le soin de donner à Israël Hands (blessé par balle par Barbe Noire lors d'une nuit d'ivresse, sous un prétexte bizarre, cachant en fait une dispute entre les deux hommes) la fameuse statuette en bois. Avec un jet en « pouvoir » réussi, un joueur pourra se souvenir que le prêtre qui avait célébré la cérémonie de mariage l'avait vu et comparé à un diable grimaçant.

Il ne leur reste plus qu'à trouver un équipage pour partir à la recherche du fabuleux trésor de Barbe Noire... Ils peuvent par exemple suborner l'équipage du sloop dont le capitaine avait passé la nuit précédente avec Barbe Noire ? Ou bien s'arranger avec le fameux capitaine sans nom (moyen d'introduire un nouveau joueur dans la campagne par exemple). ■



SUR UNE RIVE OU L'AUTRE DE LA MÉDITERRANÉE, DES REGARDS ACÉRÉS LORGNENT SUR LES RICHESSES NAVIGUANT SUR SES FLOTS. CORSAIRES DÛMENT PATENTÉS PAR QUELQUE ROI OU BEY, PIRATES JOUANT LEURS PROPRES CARTES DANS CE FESTIN DE RAPACES, COMBATTANT SOUS LE SIGNE DE LA CROIX OU DU CROISSANT, ILS FONDENT SUR LEUR PROIE, TOUTES VOILES DEHORS SUR LEUR CHÉBEC OU À FORCE D'AVIRONS SUR LEUR GALÈRE.

Corsaires, barbaresques et renégats

PAR Léo Lallot

ILLUSTRATIONS
domaine public
et droits réservés

Nombreux sont les rôlistes qui aiment à incarner des pirates ou des corsaires, qu'il s'agisse de monstres sans foi ni loi ou de valeureux capitaines prêts à défendre la veuve et l'orphelin. La sortie de *Pavillon Noir* va ainsi certainement engendrer de longues heures d'aventures âpres et périlleuses, où se croiseront forbans, flibustiers et boucaniers. D'autre part, même si les PJ n'incarnent pas des gens de mer, il peut arriver que cette dernière soit présente dans une campagne ou un scénario. On peut cependant remarquer une certaine friolité chez les rôlistes, qui, lorsqu'il s'agit de piraterie et autres joyeusetés maritimes dans notre univers, bornent souvent leurs exploits au cadre le plus connu, et peut-être considéré comme le plus « noble » pour l'activité pirate : les Caraïbes.

Le but de cet article est d'encourager les joueurs à explorer d'autres mers, et plus précisément de les pousser à

s'intéresser aux riches possibilités d'aventures maritimes qu'offre la Méditerranée, du XVI^e au XVIII^e siècle. Bref, vous trouverez ici de la matière pour cet autre univers de jeu. A ce titre, il s'adresse avant tout aux amateurs de JDR historiques, comme *Pavillon Noir*, *Capitán Alatrisme*, ou *GURPS Swashbucklers*, mais j'espère que tous ceux qui jouent dans un espace maritime pourront y trouver des idées et des sources d'inspiration, ainsi que ceux qui jouent dans un univers présentant quelque similitude avec le nôtre (comme *7th Sea*, *Warhammer*, ou *Mousquetaires de l'Ombre*).

En écrivant cette contribution pour les *Songes d'Obéron*, je me suis toutefois rendu compte que j'avais beaucoup à dire, car le sujet est vaste, et se prête à d'amples développements. Beaucoup à dire donc, et trop même pour le format de cet e-zine, car c'est une véritable petite aide de jeu que j'ai commencé à rédiger. Aussi, il ne s'agit ici que d'une « mise en bouche »





destinée à titiller votre curiosité, en présentant rapidement les cadres et les possibilités offertes par des aventures en Méditerranée, mais, si ma paresse légendaire arrive à être tempérée, vous pourrez normalement bientôt trouver plus de matière et de renseignements, sur la Cour d'Obéron.

■ BARBARESQUE ? ■ C'EST UNE CLASSE À ADD ?

« Barbaresque » est le nom qu'on donnait autrefois en Europe aux contrées du Maghreb (la « Barbarie »), et à leurs habitants. Evidemment, avec une telle dénomination, ils ne pouvaient être regardés que d'un mauvais œil par les Européens. Plus spécifiquement, ce terme tendait à désigner ceux des régions côtières, dont beaucoup se livraient à l'activité corsaire. La course contre les navires chrétiens, ou les *razias* terrestres, théoriquement au nom du jihad, était en effet une des prin-

cipales sources de revenus d'Alger, Tunis et Tripoli, ainsi que du royaume du Maroc. Cette course barbaresque a des racines anciennes, mais pour ce qui nous intéresse ici, elle prit son essor au XVI^e siècle, suite à la conquête du Maghreb (Maroc excepté) par l'Empire ottoman. Ou, plus précisément, suite à la prise d'Alger par les frères Barberousse, qui se placèrent sous la protection du sultan.

Dans l'affrontement entre l'Empire ottoman et la chrétienté, les corsaires jouèrent souvent un rôle très important, ne se contentant pas seulement de harceler les côtes italiennes, ibériques ou provençales, mais participant aussi à des batailles de plus grande ampleur, comme celle de Lépante en 1571. Au siècle suivant, les « régences barbaresques » connurent une plus grande indépendance vis-à-vis d'Istanbul, et l'activité corsaire s'intensifia (son « âge d'or » se situe *grosso modo* entre 1580 et 1650), notamment suite à l'introduction parmi eux du bateau rond au début du XVII^e siècle, attribuée au rené-

gat flamand Simon Dansa. Leur audace ne connaissait pas de limites : ils s'en prenaient aux navires espagnols revenant des Amériques, et effectuaient des raids jusque dans la Manche, sur les côtes anglaises, voire jusqu'en Islande, où 800 personnes furent prises lors du sac de Reykjavik par les corsaires de Salé, en 1627. En 1637, c'est Baltimore en Irlande qui fut attaquée par Murat Raïs, et 237 personnes mises en esclavage. Au XVIII^e siècle, l'activité corsaire faiblit un peu, notamment à cause des traités passés avec les puissances européennes, mais représente toujours un risque et une peur qui ne prendra vraiment fin qu'au début du XIX^e siècle, avec plusieurs bombardements effectués par les flottes européennes et même américaines. Lors de la prise d'Alger en 1830, un des arguments français est notamment de neutraliser un « nid de pirates. »

Même si une « légende noire » a souvent diabolisé ces corsaires, il ne faut pas oublier que de l'autre côté de la

Méditerranée, le *corso* chrétien battait lui aussi son plein, au point que certains historiens ont pu dire qu'il s'agissait d'une des ultimes manifestations de la croisade. Les galères de l'Ordre de Malte, ou de l'Ordre de Saint-Etienne (basé à Pise, dans le Grand-Duché de Toscane), effectuaient fréquemment des raids contre les navires musulmans, ou sur les côtes, pour capturer des esclaves, dont un grand nombre servait à alimenter la chiourme des galères. Leur principale zone d'action était cependant la Méditerranée orientale, ce qui ne manquait pas de créer des conflits entre la Sublime Porte et la France, dont le souverain était théoriquement gardien des chrétiens en Terre Sainte. La course n'était pas uniquement l'apanage de ces ordres, évidemment : bon nombre de navires européens de toutes les nations y participaient eux aussi, souvent sous des pavillons de complaisance comme ceux de Savoie ou de Monaco, tandis que d'autres n'hésitaient pas à appliquer le proverbe : « l'occasion fait le larron ». L'ennemi n'était pas forcément le musulman, car à cette rivalité ancestrale s'ajoutaient souvent les conflits entre les nations européennes, quand on ne se livrait pas purement et simplement à la piraterie, comme le faisaient au début du XVII^e les farouches Uscoques de l'Adriatique.

■ UN MONDE MULTIPLE ET BIGARRÉ ■

Les grands ports du Maghreb étaient alors des cités fourmillantes de vie, où se croisaient des hommes – et des femmes – aux origines multiples et variées. Outre les populations autochtones qui n'avaient qu'une faible part dans l'activité corsaire, on y trouvait bon nombre de Turcs, parmi les dirigeants et les soldats (Istanbul envoyait régulièrement des janissai-



res d'Anatolie), et dont beaucoup sont devenus des *raïs* (capitaines) fameux. Les Morisques, musulmans exilés ou chassés d'Espagne, notamment après l'édit d'expulsion de 1609, furent également nombreux à se rendre dans ces cités du Maghreb, où ils étaient très appréciés pour leurs connaissances techniques : ils furent par exemple à la base de progrès dans l'irrigation, et on leur attribue les premiers moulins à vent. Surtout, beaucoup d'entre eux étaient animés d'un esprit de revanche envers les Espagnols, qui les poussait à s'engager dans des activités corsaires, ou à les financer. A Salé, au Maroc, il y eut au ainsi, au début du XVII^e, une véritable « république corsaire », plus ou moins indépendante. Par leur connaissance du terrain et de la langue espagnole, ils pouvaient également faire d'excellents guides dans des raids à terre. Enfin, il convient d'ajouter des Noirs de l'Afrique subsaharienne, le plus souvent esclaves.

« Enfin » n'est pas tout à fait correct, car il faut ajouter une autre population allogène très importante, surtout pour notre sujet : les renégats. Ce terme désigne en fait les chrétiens qui, pour une raison ou une autre, gagnaient le monde musulman et se convertissaient à l'Islam. Ces raisons étaient nombreuses : la misère, dans bien des cas (car le Maghreb faisait alors figure d' « Amérique » pour beaucoup d'Européens

pauvres et sans espoir d'ascension sociale), ou l'envie d'échapper à l'esclavage. Certaines conversions pouvaient être plus ou moins forcées, dans le cas d'individus « intéressants », comme des enfants – plus influençables et susceptibles de devenir de bons musulmans – ou dans le cas de personnes disposant de compétences et talents utiles, comme de bons marins, des calfats ou des chirurgiens. Ces renégats, qui conservaient parfois des attaches en Europe, venaient de toutes les nations européennes, même si la plupart étaient des Espagnols ou des Italiens. Sous la plume des auteurs chrétiens de l'époque, ces « Turcs de profession » sont même parfois plus nombreux que les « Turcs de nation » ! Il faut noter qu'on préférait parfois éviter ces conversions, qui annulaient la rançon possible pour ces prisonniers. Ali Bitchnîn, général des galères d'Alger au début du XVII^e siècle, lui-même renégat italien, se vantait ainsi d'avoir fait revenir des captifs en chrétienté à coups de bâton.

Les captifs étaient en effet nombreux dans ces cités corsaires, à l'instar de Cervantès : dans une lettre à Louis XIV, le dey¹ Chaban d'Alger se vante, avec peut-être un peu d'excès, d'avoir 36 000 Européens captifs à Alger en 1691. L'homme constituait en fait une des cibles principales de la course, pour la rançon qu'on pouvait en tirer pour sa libération, en plus de la force de travail

1. Le dey était le régent d'Alger sous l'empire ottoman, de 1671 à 1830. Constantinople, ou, parfois, un haut fonctionnaire turc. A ne pas confondre avec le bey, titre qui désigne un vassal du sultan de

qu'il représentait. Il y avait principalement deux façons d'être racheté : avoir une famille ou des proches disposant d'un minimum de moyens et disposée à ne pas vous laisser croupir en Barbarie, ou bien compter sur les ordres rédempteurs, comme celui de la Trinité ou celui des Mercédaires, qui se consacraient au rachat des captifs chrétiens (parfois, à l'occasion d'un traité, des captifs pouvaient aussi être rendus, ou échangés contre des prisonniers musulmans). Les captifs nobles ou riches avaient ainsi tout intérêt à masquer leur origine, et à se faire passer pour plus pauvres qu'ils ne l'étaient, sous peine d'avoir à payer des rançons énormes. La vie était rude dans les bagnes barbaresques, et les prisonniers pouvaient être soumis à toutes sortes de supplices, même si la cruauté de leurs geôliers n'atteignait jamais les sommets que décrivent complaisamment les auteurs chrétiens, et que leur condition n'était en fait probablement pas aussi horrible que celle de leurs « équivalents » musulmans, dans les galères chrétiennes (pour lesquels, de surcroît, le baptême n'apportait pas la libération). Certains maîtres pouvaient être tout à fait bons avec leurs esclaves, et certains continuaient à correspondre avec eux après leur libération ! Le principal problème, pour tous ceux qui étaient parqués dans les bagnes (des espaces clos où ils dormaient, et où ils avaient leurs tavernes et leurs églises), avec les violences entre nations pas toujours bien disposées entre elles, était en fait la subsistance. Sauf pour ceux qui servaient dans la chiourme, il était rare qu'on leur donne de quoi se nourrir correctement, et outre leur charge de travail quotidien, ils devaient voler ou faire preuve d'une incroyable débrouillardise pour trouver de quoi manger. Emanuel d'Aranda, Espagnol de Bruges, captif à Alger entre 1641 et 1642, écrit ainsi qu'il « n'est point meilleure université que le bagne d'Al-

ger pour apprendre le monde à vivre. »² (est-ce à dire, en termes rôlistiques, qu'on y gagnerait beaucoup d'XP ?)

On voit à présent tout le « potentiel rôlistique » disponible dans ces aventures méditerranéennes. Des PJ quittant un port européen pleins de confiance (pour une mission quelconque, pour des raisons différentes, ou bien encore de retour de pèlerinage à Jérusalem) pourraient très bien être capturés en mer, après un combat palpitant, avant de connaître les joies du bagne, les tensions entre esclaves et les difficultés matérielles inhérentes. Les PJ nobles ou bourgeois auront alors tout intérêt à se faire passer pour de « petites gens ». L'espoir de rachat diminuant, la lassitude d'une vie d'esclave, l'envie d'une vie plus facile, ou la bastonnade aidant, certains opteront peut-être alors pour la conversion, ne serait-ce que dans l'espoir de fuir plus facilement (et gare à la circoncision, véritable traumatisme pour beaucoup de renégats d'alors !). Que sera alors leurs sentiments, seront-ils de respectables musulmans, n'est-ce qu'une façade, ou seront-ils déchirés par le fait d'avoir quitté le giron de l'Église ? Il y a là matière à un jeu de rôle (*roleplay*) psychologique poussé, et il est intéressant d'observer que beaucoup de renégats développaient des convictions religieuses originales pour l'époque, certains mettant les deux religions sur le même plan, d'autres devenant carrément athées. Passés à l'Islam, nos PJ participeront peut-être à des expéditions, deviendront peut-être des raïs reconnus, implacables ennemis de leurs anciens coreligionnaires. Peut-être connaîtront-ils une ascension sociale fulgurante, comme tant de renégats devenus des raïs importants, ou même les dirigeants de ces contrées³ ! Mais peut-être les aléas du destin les pousseront-ils à tenter de revenir en Europe, ou bien y

reviendront-ils contre leur gré, suite à un combat malheureux. Dans ce cas, et si c'est en Espagne, au Portugal ou en Italie qu'ils reviennent (c'est-à-dire les côtes les plus proches), attention à l'Inquisition ! Le Saint Office contrôlait en effet sévèrement les retours de ces individus dangereux, et ceux qui s'étaient fait connaître pour leurs « exploits » risquaient de passer un mauvais quart d'heure. Notons qu'il était exceptionnel que ces renégats soient condamnés au bûcher (seuls les plus obstinés pouvaient éventuellement y avoir droit), la sanction étant en général le fouet ou les galères, ou bien une simple réintégration dans la vie chrétienne, suivant le niveau de « crime » reconnu par les inquisiteurs. Certains renégats étaient ensuite utilisés comme informateurs par les flottes chrétiennes. Comme certains personnages historiques, peut-être nos PJ traverseront-ils plusieurs fois la Méditerranée, changeant plusieurs fois de camps et de solidarités...

■ A L'ABORDAGE ! ■

Tous ceux qui ont tenté de mettre en scène un combat naval un tant soit peu réaliste connaissent les difficultés inhérentes à cet exercice, notamment celles liées aux déplacements des navires et aux mouvements du vent⁴. A cet égard, jouer en Méditerranée peut procurer aux maîtres de jeu un certain soulagement, et un moindre travail, car les navires impliqués sont souvent des embarcations à rames, telles que galères, chébecs ou felouques. Bien sûr, tous ces navires ont aussi des voiles, et on trouve des vaisseaux n'utilisant que celles-ci, mais pour ces embarcations, c'est surtout la force des rameurs qui est décisive lors des escarmouches nautiques – et évidemment bien plus facile à se représenter et à mettre en scène.

3. L'ascension commence souvent en termes familiaux : une fois qu'il l'aura affranchi, dans bien des cas, le maître va marier le renégat à une de ses filles, ou à un de ses fils, ou l'épousant s'il s'agit d'une femme (bien qu'elle puisse aussi être sa concubine tout en étant esclave). Il s'agit en quelque sorte de l'intégrer à sa famille, et aussi de lui créer des liens avec sa nouvelle patrie. Mais il arrive aussi que l'esclave complète avec l'épouse du maître pour le

tuer, et épouser la veuve éplorée ensuite ! Le thème de l'Heureux esclave a alimenté toute une littérature au XVIIe siècle, mais il pouvait parfois recouper une réalité. L'homosexualité existait aussi, raison de plus aux yeux des auteurs de chrétiens de condamner ces apostats !

4. Difficultés qui seront certainement aplanies par l'article de Xaramis dans ce même numéro.



L'usage des canons est tout à fait courant, bien que ceux-ci soient souvent de moindre calibre que sur les vaisseaux de ligne, du fait de la plus petite taille des navires utilisés. De plus, un des buts de la course étant la capture de prisonniers (et d'embarcations), on utilise plutôt les canons pour intimider et affaiblir l'ennemi que pour le couler.

Les armes utilisées sont à peu près les mêmes qu'ailleurs dans le monde occidental à la même période, avec quelques spécificités côté barbaresque. Ces derniers utilisent des armes à feu, des cimenterres (le *yatagan* est le redoutable sabre utilisé par les janissaires) des lances ou des poignards, mais aussi quelques armes un peu archaïques du point de vue européen, comme arcs ou rondaches. En outre, ils n'hésitent pas à lancer des torches enduites de goudron à bord des navires ennemis, pour forcer leurs occupants à sauter à l'eau, où ils sont capturés plus facilement.

Très chers lecteurs, cette présentation – succincte, évidemment – s'achève, et je ne peux que souhaiter vous avoir donné envie d'explorer la Méditerranée, dans ses multiples aspects. Pour ceux que le sujet intéresse, une présentation plus ample, plus détaillée, plus « tout », devrait bientôt être disponible et il est évidemment toujours possible de discuter sur ce bon vieux forum de la Cour d'Obéron.

■ BIBLIOGRAPHIE & LIENS ■

Plutôt que de proposer une bibliographie abondante, j'ai préféré présenter ici quelques ouvrages faciles d'accès, éventuellement facilement disponibles en bibliothèque, à la fois essentiels et passionnants, qui permettront largement, je pense, de combler les attentes de ceux désireux de mieux s'informer sur les activités corsaires en Méditerranée.

- BENASSAR Bartolomé et Lucile, *Les Chrétiens d'Allah. L'histoire extraordinaire des renégats*, Paris, Perrin, 1989, 493 p.

Il s'agit là d'un travail historique d'une grande profondeur, basé sur les sources inquisitoriales, qui se lit comme un roman d'aventure, et qui donnera certainement de nombreuses idées aux MJ en mal d'inspiration. La première partie est biographique, présentant les vies très différentes et mouvementées de cinq renégats, tandis que la seconde analyse le phénomène d'une façon plus globale.

- BONO Salvatore, *Les Corsaires en Méditerranée*, Paris, Editions Paris-Méditerranée, 1998, 253 p.

Un livre d'une lecture facile, très bien documenté, fourmillant d'informations sur les corsaires barbaresques et chrétiens à l'époque qui nous intéresse.

- D'ARANDA Emanuel, *Relation de captivité du sieur Emanuel d'Aranda*, Bruxelles, 1656. Ce texte peut être trouvé sous deux éditions :

- Emanuel d'Aranda, *Les captifs d'Alger*, (texte établi par Latifa Z'rari), Editions Jean-Paul Rocher, Paris, 1997.

- Latifa El Hassar-Zeghari, *Les captifs d'Alger*, d'après la relation de Emanuel d'Aranda jadis esclave à Alger (XVII^e siècle), Casbah Editions, Alger, 2004.

Il s'agit là d'un des grands succès de librairie du XVII^e siècle comme en témoigne le nombre de ses rééditions, aujourd'hui injustement tombé dans l'oubli, et, force m'est de l'avouer, un de mes livres préférés. Le sieur Emanuel d'Aranda, membre d'une bonne famille espagnole de Bruges, raconte ici sa captivité à Alger, entre 1641 et 1642, dans un style pétillant et vivant, et avec un regard très moderne (voir extraits en annexe).

Quelques liens

- *Le Barbaresque se joue des alliances entre empires*, M. VERGE-FRANCESCHI, <http://www.historia.presse.fr/data/thematique/75/07507001.html>

Des conférences audio, d'un excellent site sur le thème de la littérature de voyage, qui propose aussi beaucoup d'autres ressources :

http://www.crlv.paris4.sorbonne.fr/outils/encyclopedie/lister.php?epoque_id=0&localisation_id=24&colsem_id=0&chercheur_id=0&submit=Rechercher

- Une page sur les corsaires marocains :

http://www.maroc-hebdo.press.ma/MHinternet/Archives281/html_281/Article14.html

- Quelques pages sur l'Algérie barbaresque et ses rapports avec la France : <http://www.herodote.net/histoire05214.htm>

Curiosité

Les corsaires, pirates et autres renégats ne vous suffisent pas ? Vous voulez voir des extraterrestres à Gênes et Nice en 1608 ? Il y a là une piste intéressante pour qui veut introduire de la science-fiction dans une ambiance historique (et cette histoire donnera peut-être des idées à quelque MJ de Mousquetaires de l'Ombre). Et puis, j'aime bien les

trucs loufoques (c'est fou ce qu'on peut trouver sur le web...)

- Discours des terribles et espouvantables signes apparus sur la mer de Gennes (1608) http://www.rr0.org/1608_Article.html

EXTRAIT : « *En Août 1608, entre Gênes (Italie) et Marseille, est observée une série de démonstrations et de combats aériens. Des gens en meurent de frayeur. S'ensuivent des pluies de sang tout le long de la côte jusqu'à Marseille. Le combat a lieu entre des apparitions volantes et d'autres ne faisant qu'émerger en partie de la mer au large de Gênes. Les soldats de la forteresse de cette ville tentent de disperser les intrus en tirant pas moins de 800 coups de canon contre eux. On interprète ces signes comme un avertissement de Dieu qui s'apprêterait à punir les hommes.* »

Pour plus d'infos, voir aussi ce site (à la série 2) : <http://www.ifrance.com/lesrepasufologiquesparisiens/L'histoire%20des%20soucoupes%20volantes%20en%20photos.htm>

Annexe : « il n'est point de meilleure université que le baigne d'Alger pour apprendre le monde à vivre. »

Pour illustrer cette sentence d'Emanuel d'Aranda et montrer un peu de la vie au baigne, et comment les esclaves devaient apprendre à se débrouiller pour survivre, voici quelques extraits de l'une de ses « relations », que vous trouverez dans l'ouvrage mentionné plus haut, p. 148 et suivantes.

Le « général des galères d'Alger », chef de la corporation des corsaires, Ali Bichîn, appelé ici Pégelin, était lui-même un fameux renégat, d'origine italienne, et qui s'appelait auparavant Picinino.

Relation XVI - La nécessité est la mère de la diligence et de l'industrie

« Lorsque j'étais au bain⁵ d'Ali Pégelin, nous étions alors cinq cent cinquante esclaves chrétiens, qui devaient journal-

lement par industrie chercher à manger.

C'est une chose digne d'admiration, comme chacun se prévaut de son industrie en telle nécessité. Le larcin est l'exercice le plus commun de cette école. Il y avait au bain un esclave italien, dont le nom de guerre était Fontimama. Il se fiait tant en son art de dérober qu'il n'était pas en peine d'inviter ses compagnons pour le midi à dîner de ce qu'il gagnerait de son métier de larron depuis ce temps préfixé jusqu'à l'heure désignée pour mettre leurs mâchoires en besogne.

Un jour il avait invité mon compagnon Rénier Saldens sur les dix heures, à condition qu'il fît un tour en ville avec lui avant le dîner. Fontimama mena Saldens chez quelques juifs, changeurs de monnaie, dont il y a un grand nombre à Alger, étant dans les rues avec une petite table où ils ont des aspres qu'ils changent pour des patagons et des demi-patagons, faisant profit de cet échange. Fontimama demanda des aspres pour un demi-patagon, montrant la pièce qui était bonne ; il aida le juif à compter, et le compte fait, il présenta au juif une pièce fausse. Le juif, qui connaissait fort bien l'argent, chassa Fontimama, mais quelques aspres étaient demeurés entre les mains de ce rusé larron, et de là ils allaient chez un autre juif. Finalement il sut si bien négocier que sur le midi Fontimama revint au bain avec une paire de poules et assez d'argent pour boire tout leur souïl de bon vin.

[...]

Il y avait aussi un cavalier français de nation, qui avait été dans l'esclavage l'espace de six ans, sans qu'il eût reçu un denier de son pays. Il était toujours bien couvert en qualité d'esclave. Il mangeait et buvait délicatement et invitait souvent ses compagnons à dîner avec lui. Il avait beaucoup de connaissances parmi les renégats français, qui lui prenaient de l'argent sur intérêt, le rendant en terme arrêté. Mais pour payer un tel, il prenait de

l'argent sur intérêt des autres renégats. Et comme tous les renégats sont soldats et en continuelle guerre tant par mer que par terre, il y demeurerait tous les ans quelqu'un de ses crédeurs. Et comme ces crédeurs n'avaient ni parents, ni femme, ni enfant, la dette était payée avec leur mort. Et encore qu'il eût quelque obligation par écrit, ce cavalier étant esclave, l'obligation était sans force.

[...]

Il y avait aussi six chirurgiens qui gagnaient beaucoup d'argent, car ils allaient panser les bourgeois. Mais comme l'on voit ordinairement que le bons temps et l'argent perdent les hommes, ceux-ci se perdaient avec les femmes et le vin.

Il y en avait d'autres qui laçaient des bas, d'autres gagnaient leur vie à tricoter. Mais le larcin était le métier le plus exercé. Tous les soirs on vendait publiquement ce qui avait été dérobé le jour, comme j'ai plus amplement raconté au discours de mon voyage. Les prêtres vivaient des aumônes des esclaves chrétiens.

Bref chacun de quelque nation qu'il fût trouvait moyen de vivre, à la réserve des Anglais qui est une nation incapable de vivoter comme les autres. Et il semble qu'ils n'ont pas d'amitié même entre leurs compatriotes. J'ai remarqué, en un hiver étant au bain, qu'il en mourut plus de vingt de pauvreté. Aussi ne sont-ils pas estimés des Turcs. On vend un Anglais pour soixante ou soixantedix patagons, et un Espagnol ou un Italien cent cinquante ou deux cents patagons. Je parle quand on estime la valeur selon le corps et non au rachat.

[...]

Très cher lecteur, je vous ai montré ce qui se passait parmi les esclaves, et les moyens avec lesquels plusieurs gagnaient leur liberté, pour faire voir quelle maîtresse que c'est la nécessité, et qu'il n'est point de meilleure université que le bain d'Alger pour apprendre le monde à vivre. » ■

5. C'est-à-dire au baigne.



CONTOURNER UNE ÎLE OU FUIR LA TEMPÊTE, POURCHASSER UN BATEAU MARCHAND VENTRU, OU CHERCHER, AU CONTRAIRE, À ÉCHAPPER À UN RAPIDE COTRE DE LA ROYAL NAVY, VOILÀ QUELQUES SITUATIONS QUI POURRONT ANIMER VOS PARTIES DE JEU DE RÔLES. NOUS VOUS OFFRONS QUELQUES CLÉS POUR QUE CE SOIT UN PLAISIR ET NON UNE TORTURE.

NAVIRES ET COMBAT NAVAL À L'ÂGE D'OR DE LA MARINE À VOILE

Fureur sur les mers

PAR Xaramis

ILLUSTRATION
Domaine public
et droits réservés

L'idée de cet article n'est pas de proposer un système de simulation du combat naval, mais plutôt de rassembler des éléments pour guider le MJ et les joueurs dans la compréhension générale de cet aspect et ne pas le réduire à de simples jets de dés.

En pensant au béotien en matière de marine à voile, nous proposons une introduction aux questions spécifiques à ce sujet, de l'architecture d'un navire jusqu'au combat au canon. Nous espérons ainsi guider le lecteur pas à pas dans ce monde fascinant.

Précisons, également, que cet article n'a pas l'ambition de couvrir la totalité de l'ère de la marine à voile, mais qu'il donne plutôt un coup de projecteur sur la période du XVII^e et du XVIII^e siècle, qui constitue l'âge d'or de la marine à voile.

Pour les rôlistes

La version longue de cet article a été écrite voici une dizaine d'années, mais elle n'avait jamais fait l'objet d'une

large diffusion. Elle était destinée, à l'époque, aux personnes qui s'adonnaient à des JDR où le combat naval, sans être omniprésent, était néanmoins un élément récurrent : de *Capitaine Vaudou* à *Privateers & Gentlemen*, en passant par *Run out the Guns*, et bien d'autres. Si ces jeux sont aujourd'hui un peu tombés dans l'oubli, le contenu de cet article, dans cette version actualisée, devrait intéresser ceux qui, aujourd'hui, jouent au *Secret de la 7^{ème} Mer* ou se lancent dans *Pavillon Noir*.

Pour les néophytes, un abord difficile

La simulation d'un combat naval est une tâche complexe, à plus d'un titre, même si elle n'oppose qu'un seul navire à un autre. Même le déplacement du navire n'a rien de simple.

Les règles peuvent donc se révéler difficiles à prendre en main pour quelqu'un qui n'aurait pas de notions de base en matière de marine à voile. Ce défaut est accentué par le fait que la plupart des règles de simulation





manquent d'illustrations. Certaines notions, comme les « allures » au vent, la toile envoyée ou les manœuvres ne sont pas directement assimilables au travers d'un texte.

Nous allons donc essayer de vous brosser un portrait général visant à faciliter la compréhension de la manœuvre et du combat à l'âge d'or de la marine à voile, sans entrer dans les détails d'une règle de simulation.

■ LES NAVIRES : ■ SUIVEZ LE GUIDE !

Vaisseaux, frégates, corvettes, lougres, cotres, chaloupes, senaus... Tourbillon d'appellations. La diversité des navires et de leurs désignations a de quoi assommer plus d'un néophyte. En outre, les dénominations et les classements des navires ont varié d'une époque à l'autre, et d'un pays à un autre. Il est donc difficile de présenter, de manière succincte et compréhensible, cette diversité à un non-spécialiste.

Notions de base : regardez l'animal

Le voilier est un ensemble complexe formé de deux parties principales, la coque et le gréement, solidaires l'une

de l'autre et de l'association desquelles naît un objet flottant et mobile propulsé par la seule énergie naturelle du vent. Un navire de l'âge d'or de la marine à voile est très schématiquement construit de la manière suivante¹ :

- la *quille*, horizontale, est la pièce maîtresse de l'architecture. Elle est prolongée à la *proue* (l'avant du navire) par l'*étrave* et à la *poupe* (l'arrière) par l'*étambot* ;

- les *couples*, placés perpendiculairement à la quille, forment la charpente et donnent sa forme au navire ;

- les *bordés*, fixés sur les couples, forment la coque ;

- les joints entre les différentes pièces sont rendus étanches avec de l'étaupe et du goudron, puis recouverts par un mélange de brai sec de suif et de soufre ;

- l'intérieur de la coque peut être divisé en plusieurs ponts, formant les étages d'artillerie du navire ;

- un ou plusieurs *mâts* verticaux (de la proue vers la poupe : mât de *misaine*, *grand mât*, mât d'*artimon*) et, éventuellement, un mât oblique (mât de *beaupré*) portent des *vergues*, longues pièces de bois auxquelles sont fixés les hauts des voiles ;

- des *voiles* de forme variée (rectangulaires, triangulaires, trapézoïdales, etc.) servent à prendre le vent pour assurer le déplacement du navire. Elles peu-

vent être perpendiculaires à la quille ou disposées dans le sens de la longueur du navire ;

- le *gréement* est très complexe. Il comprend une multitude de cordages (les *manœuvres*). On distingue les *manœuvres dormantes* (cordages fixes maintenant les mâts en place : *haubans*, *étais*) des *manœuvres courantes* (cordages mobiles, transmettant les mouvements grâce à un jeu de poulies : *drisses* pour hisser ou abaisser les voiles, *écoutes* et *amures* pour retenir les coins inférieurs des voiles, *bras* pour orienter les vergues).

Les bases de reconnaissance d'un navire à voile de cette époque sont :

- son nombre de mâts verticaux² ;
- la forme de ses voiles et leur disposition ;
- son nombre de ponts ;
- ses dimensions principales ;
- son armement éventuel, exprimé en nombre de canons, et parfois en calibre de ces canons.

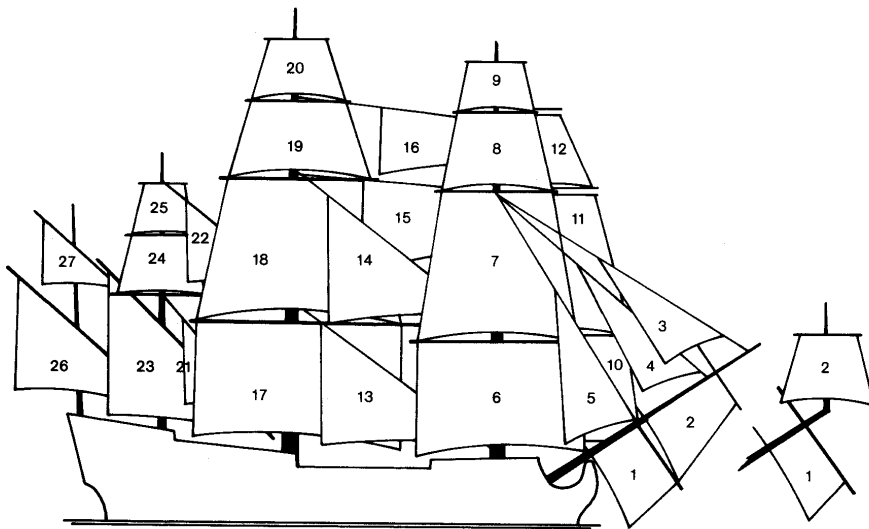
Ceci permet déjà une première identification.

Les voiles : de drôles d'oiseaux

Les vaisseaux, frégates et autres corvettes de l'époque traitée ici sont dits « à voiles carrées », même si les voiles hautes et la brigantine sont trapézoïdales et les focs triangulaires.

1. J'espère que les puristes pardonneront le recours à cette approche simpliste. Et s'ils ne le font pas, c'est qu'ils n'ont rien compris au plaisir de partager une passion sans perpétuer l'élitisme.

2. Certains navires portent un mât horizontal ou oblique à la proue (l'avant du navire). Il ne compte pas dans le nombre de mâts.



Dénomination des voiles, jusqu'en 1830 (à droite le beaupré, jusqu'en 1715)

1. civadière ; 2. civadière supérieure (voir page suivante la disposition adoptée jusqu'en 1715) ; 3. clinfoc ; 4. faux-foc ; 5. petit foc ; 6. misaine ; 7. grand hunier ; 8. petit perroquet ; 9. petit cacatois ; 10. bonnette de misaine ; bonnette de petit hunier ; 12. bonnette de petit perroquet ; 13. grand-voile d'étai ; 14. voile d'étai de grand hunier ; 15. grande contre-voile d'étai ; 16. voile d'étai de grand perroquet ; 17. grand-voile 18. grand hunier volant ; 19. grand perroquet (bonnette correspondant à la bonnette de petit perroquet) ; 20. grand cacatois ; 21. foc d'artimon ; 22. diabolotin ; 23. brigantine ; 24. voile barrée ; 25. perruche ; 26. voile de bonaventure ; 27. voile de bonaventure de hune.

Un vaisseau peut porter jusqu'à quatre « étages » de voilure. Chaque voile porte un nom, fonction du mât sur lequel elle est portée et de sa hauteur sur le mât.

Nous parlerons surtout, ici, de navires à voiles carrées, car ce sont les plus fréquents dans les flottes européennes de cette époque.

Contrairement aux navires à voiles carrées, dont la majorité des voiles est perpendiculaire à leur axe longitudinal, et donc à leur marche, les navires à gréement non-carré (navires à voiles auriques, au tiers ou latines) ont les voiles parallèles à leur axe longitudinal. L'avantage des gréements non-carrés réside dans le fait que les voiles agissent alors comme des aérofoils et non plus comme des cerfs-volants³. Ces navires peuvent donc venir plus près du vent.

Pour une approche simple, nous pouvons distinguer deux groupes de grée-

ments non-carrés :

- gréement à voiles trapézoïdales, qu'il soit « aurique » (schooners, sloops, cotres, lougres, canots et embarcations, canonnières américaines et atlantiques) ou « au tiers » (chaloupes, etc.) ;

- gréement à voiles triangulaires, dit « latin », (chebecs, galères, canonnières méditerranéennes, et autres embarcations très en faveur en Méditerranée).

Les goélettes carrées, ou goélettes à huniers, forment encore un cas spécial. Elles portent un gréement aurique sur les basses voiles, et un gréement carré en haut des mâts.

Canons et rangs : la référence

Pour tenter d'harmoniser la classification des navires de guerre, les nations européennes ont eu recours à une hiérarchie théorique par le système des « rangs », reposant principalement sur

le nombre de canons embarqués par les navires. Inaugurée par les Anglais, elle est adoptée par les Français en 1670. Basée sur la jauge (tonnage) des navires, elle comporte des recouvrements de classes si on ne juge que par le nombre de canons. A titre d'indication, c'était à l'époque :

rang	canons
1	70-120
2	62-68
3	48-66
4	35-44
5	28-34

Ces classifications en rangs ont changé au cours des siècles, pour refléter l'évolution des navires.

Un inventaire à la Prévert

Sans prétendre faire toute la lumière sur le sujet, voici quelques navires que vous pourrez croiser dans vos aventures.

Le **vaisseau de la ligne** est avant tout un outil guerrier, issu d'une préoccupation essentielle : la puissance de son artillerie. Destiné au combat en ligne ou en escadre, c'est un navire imposant.

Au départ bâtiment léger destiné à porter les ordres et à des missions de reconnaissance, la **frégate** devient plus puissante, mieux armée et capable d'entreprendre de longs périple.

La **corvette**, le plus petit des navires à trois mâts sert à la surveillance côtière, à l'escorte de convoi ou aux expéditions de découverte.

Le **brick** et le **senau** servent au transport et à la guerre.

Le **lougre**, rapide et manœuvrant, trouve des adeptes aussi bien pour la pêche que pour la guerre.

Le **cotre**, très toilé pour sa taille et donc très rapide, a la faveur des corsaires et des contrebandiers.

3. Le passage de l'air sur la voile crée devant le navire une dépression qui « aspire » celui-ci.

Le terme de **sloop** peut entraîner une certaine confusion, car s'il désigne, dans l'appellation « civile » un navire de conception très proche du cotre, il est utilisé, dans la marine de guerre anglaise, pour désigner un navire de taille bien supérieure, comparable à la corvette. Affronter un *sloop* de contrebandier est donc une chose ; affronter un *sloop of war* de la Royal Navy en est une autre...

La **galiote à bombe** porte de gros mortiers pour le bombardement des ports et des places fortes. Comme elle est lente, lourde et peu manœuvrante, il faut donc les protéger avec d'autres navires.

Le **chebec**, bâtiment de guerre typiquement méditerranéen, à gréement latin (voiles triangulaires) est utilisé pour lutter contre les pirates barbaresques ; se déplaçant à la voile et à l'aviron, c'est un vrai « lévrier des mers ».

Parmi les navires de charge et de transport, on compte la **flûte**, la **patache** et la **chaloupe**.

Pourquoi faire simple... quand on peut faire compliqué ?

Comme si la variété des appellations et la diversité des formes ne suffisaient, la fertile imagination des constructeurs navals accouche de bébés vraiment spéciaux, comme la **frégate rasée** des Anglais (qui n'est en fait qu'un vieux vaisseau de la ligne de 64 canons dont on a retiré le pont supérieur), ou la **frégate-chébec** des Espagnols (qui emporte deux types de gréement : carré pour l'Atlantique, et latin pour la Méditerranée).

A cela s'ajoutent des variations des navires, même sous une désignation identique, du fait de l'absence de standardisation de la construction navale ou du fait d'avancées techniques comme le doublage des coques en cuivre pour les protéger contre les

dégâts du taret (un mollusque qui pourrit le bois des coques) ou le renforcement du bordage.

Et pour jouer, vaisseaux ou frégates ?

Cette question se pose surtout pour ceux qui veulent approcher le combat naval au travers de sa déclinaison en jeu de guerre. Pour les rôlistes, elle est probablement moins centrale, car dans les JDR, les aventuriers se retrouvent rarement dans des situations d'affrontement de flottes, ou au commandement de navires de grande taille ; il est plus probable de retrouver, en JDR, des situations où une chaloupe pirate ou un cotre corsaire se lance à l'attaque d'un navire marchand.

Les combats singuliers (ou entre groupes ennemis de faibles effectifs) ont été plus fréquents entre frégates qu'entre vaisseaux, au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle. Par ailleurs, la grande manœuvrabilité et la vitesse d'évolution des frégates en font des bâtiments agréables et spectaculaires à commander sur une table de jeu.

Les vaisseaux, eux, se prêtent mieux aux évolutions « de masse ». Le plaisir est différent, plus stratégique. L'inconvénient est que, dans le cas d'affrontements d'escadres de vaisseaux, le grand nombre de navires impliqués (souvent 15 à 20 vaisseaux de chaque côté) a tendance à rallonger les parties. On trouve toutefois des exemples historiques d'engagements réduits entre vaisseaux.

■ L'ART DE ■ LA MANŒUVRE

Manœuvrer un navire au XVII^e ou au XVIII^e siècle n'est pas une mince affaire : cela repose sur des centaines de facteurs, parmi lesquels la direction et la force du vent, l'angle du navire par rapport au vent, le type de coque, le ballast, les particularités du gréement du navire, et les capacités de l'équipage qui le mène.

Les points les plus difficiles à traduire et à assimiler, dans les règles sur de la marine à voile, concernent donc les déplacements et les manœuvres des navires. En effet, les évolutions d'un navire à voile sont complexes à simuler et, peut-être plus encore, à expliquer à un joueur qui n'est pas familier de ce domaine.

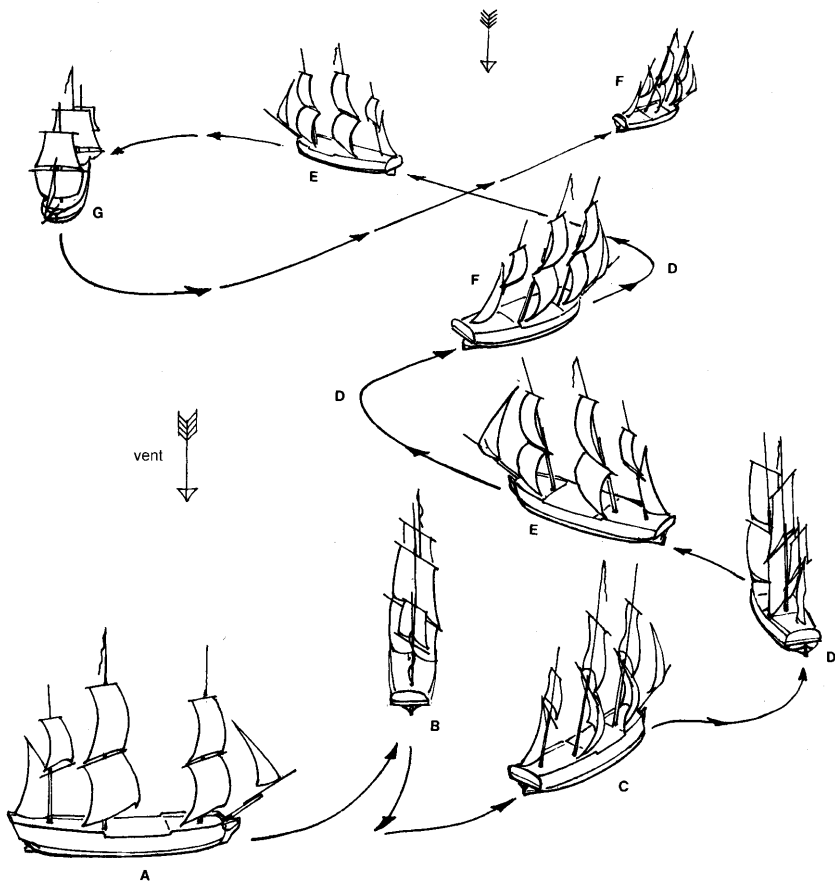
Il faut trouver des formules conjuguant élégamment le type du navire, l'influence de la force du vent, de « l'allure du navire » (son angle par rapport à la direction d'où vient le vent), et de la toile envoyée. Et la quête de cette élégance est souvent celle du mouton à cinq pattes.

Comprenez les bases

La toile

Plus l'équipage envoie de toile, plus le navire va vite... Mais, quand il va trop vite, il est difficile de le faire manœuvrer « serré ». Avec les configurations de très grande voilure, un navire risque





A: le navire fait route *vent travers*, *bâbord amures* (il reçoit le vent sur sa gauche) ; B : le navire est pris *vent debout* (il est face au vent) et fait *chapelle en culant* ; C : le navire vient *un peu au vent* (il se rapproche du lit du vent) puis *sous le vent* (il s'en écarte) ; D : le navire vire de bord *vent debout* (il vire en faisant passer son nez dans le vent) ; E : le navire fait route *au près*, *tribord amures* (il reçoit le vent sur son avant droit) ; F : après un nouveau virement de bord, fait route *au près*, *bâbord amures* ; G : le navire vire de bord *vent arrière* ou *lof pour lof* (il fait passer son arrière dans le vent).

de croiser son adversaire et devra passer de nombreux tours à essayer de se remettre en position pour pouvoir l'affronter.

La toile est généralement envoyée ou amenée par « étages » de voilure.

Voici un exemple d'augmentation de voilure :

- pas de toile
- focs, civadières et brigantine ;
- huniers ;
- grandes voiles et huniers ;
- ajout des perroquets et des cacatois ;
- ajout des basses voiles, des bonnettes, des voiles à cornes, des voiles d'étai, et autres créations bizarres des maîtres voiliers.

La force du vent

Plus le vent est fort, plus le navire va vite. Mais un vent fort peut endomma-

ger un navire si celui-ci navigue sous trop de toile.

En 1806, Francis Beaufort met au point une échelle de la force du vent, qui sert toujours de référence aujourd'hui. Pour jouer dans un cadre antérieur à cette date, vous pouvez vous inspirer de cette échelle, en évitant d'employer l'expression de « Beaufort ».

La force du vent limite la toile qui peut être envoyée par un navire, mais il est difficile de donner des règles absolues.

L'allure, c'est une question d'angle

Le terme « allure » n'est absolument pas transparent pour un nouveau venu dans la marine à voile. Or, l'allure, c'est-à-dire l'angle de la direction que suit navire par rapport à la direction d'où souffle le vent, est probablement

le facteur le plus important dans la compréhension et le calcul des mouvements du navire.

Il faut aussi garder présent à l'esprit l'impossibilité pour un navire d'approcher à moins d'un certain angle du vent (et encore moins de faire route face au vent), ce qui limite les possibilités d'évolution.

Le plus simple pour s'imprégner de cette notion est de préparer une couronne avec des flèches dirigées vers le centre du cercle pour indiquer l'origine du vent, et lire directement l'allure du navire.

On compte grossièrement quatre grandes allures : vent arrière, large, travers, près.

Vent arrière

Malgré ce que l'on pourrait penser a priori, ce n'est pas l'allure la plus rapide, car la voile fait alors office à la fois de moteur et de frein. En outre, pour des navires à plusieurs mâts et à voiles carrées, le mât d'artimon et le grand mât empêchent le mât de misaine de recevoir pleinement le vent.

Largue

C'est l'allure la plus rapide et confortable, toutes les voiles peuvent profiter du vent. Le navire est large lorsque la route et la direction du vent forment un angle de plus de 6 rhumbs (ou 67°30'). Plus cet angle augmente, plus ce vent devient favorable.

Travers

C'est une allure plutôt lente pour les navires à voiles carrées, car il est difficile de les orienter pour qu'elles prennent le vent au mieux.

Les navires à gréement non-carré, dont les voiles sont disposés dans l'axe du navire, sont plus à l'aise sous cette allure, puisque leurs voiles sont alors dans leur position « normale » : perpendiculaires au vent.

Près

La plus près est la route la plus proche du vent que peut suivre un voilier tout en gardant ses voiles gonflées.

C'est l'allure la plus lente, car la voile ne se comporte plus comme un cerf-volant, mais comme un aérofoil, comme nous l'avons signalé plus haut.



Amiral Hook

Cette allure permet diverses manœuvres expliquées plus bas : virer de bord vent debout, virer vent arrière, mettre à la cape, ou encore coiffer les voiles.

Certains navires peuvent remonter à 45° du vent. Mais, sur les navires à voiles carrées, la dérive au plus près, et même au vent de travers, est très forte. Ces navires remontent très mal au vent : un vaisseau bon voilier peut s'approcher à environ 65° du vent.

Votre navire est-il « bon marcheur » ?

La qualité du navire est un indice synthétique, qui traduit tout à la fois le ballast, l'âge du navire, la qualité des architectes, la construction de la coque, la qualité du gréement, la quantité d'algues et coquillages fixés sur la coque, et ainsi de suite. Un « bon marcheur » aura une vitesse supérieure à la moyenne de sa classe, tandis qu'un « traînard » sera plus lent.

L'art du commandant du navire est de savoir tirer le meilleur parti des qualités de son navire, tout en limitant l'influence de ses défauts. Par exemple en sachant répartir au mieux la car-

gaison dans les cales pour jouer sur la position du navire dans l'eau. Mais, pas plus qu'un bon cavalier ne peut transformer un cheval de labour en fier coursier, même le meilleur capitaine ne pourra faire d'un navire mauvais marcheur un coursier des mers.

La vitesse résultante : de combien mon navire peut-il avancer ?

La vitesse du navire est déterminée par la combinaison de la classe du navire, son allure, la force du vent et la toile envoyée.

Déterminer le déplacement du navire en ligne droite peut se faire simplement, mais la difficulté arrive dès que le déplacement se complique : si le navire, en cours d'évolution, se retrouve dans une position moins favorable par rapport au vent, la distance qu'il pourra parcourir dans le même temps sera plus faible. Il perd donc du « potentiel » de déplacement. C'est peut-être là que réside un des points difficiles à assimiler (parmi bien d'autres, malheureusement) et pourtant indispensables au respect d'un certain réalisme.

Dans certains jeux, des règles spéciales vous permettront de simuler des cas plus rares, en réponse auxquels les marins de l'époque ont trouvé des solutions, comme se mettre en remorque de canots à l'aviron dans le calme plat, ou se touer sur une ancre à jet lorsqu'il n'y a pas de vent, que le navire est pris vent debout, ou pour se dégager d'un obstacle sur lequel on est échoué.

La manœuvre : surtout, ne pas se rater

Les déplacements d'un navire en ligne droite ne constituent pas le point le plus passionnant d'une partie. En revanche, les manœuvres de changement de direction donnent du piment à l'action, que ce soit pour piloter le navire dans une zone dangereuse

(écueils, forts courants, ou sous le feu d'une batterie côtière), ou pour éviter ou engager un navire adverse.

Dans la plupart des autres types de véhicules (avions, voitures), les évolutions en virage ne posent pas de problème particulier. Virer se fait, en général, aussi facilement vers la droite que vers la gauche. Pour un navire à voile, ce n'est pas du tout pareil. Ici, on ne vire pas « vers la gauche » ou « vers la droite », mais « dans le vent » ou « sous le vent ». Et, croyez-le, les conséquences sont très différentes.

Nous l'avons signalé plus haut, les navires à voiles carrées ont la majorité de leurs voiles grossièrement perpendiculaires à leur axe longitudinal, et donc à leur marche. Par conséquence, une des positions les plus dangereuses pour ce type de navire est de se retrouver face au vent, voiles déployées. Le navire n'est alors plus manœuvrant, mais, pire encore, en condition de vent fort, la pression du vent dans les voiles peut entraîner le bris et la chute des mâts.

Une des manœuvres les plus périlleuses est donc le « virement de bord vent debout » (voir l'illustration et les détails plus bas), c'est-à-dire lorsqu'on change de direction en faisant passer le nez du navire dans le vent.

Or, les règles de jeu font, le plus souvent, que l'on vire aussi facilement dans le vent que sous le vent⁴. Ceci autorise donc des manœuvres que presque aucun commandant n'aurait fait exécuter, lors d'un combat, par un équipage qui ne soit pas d'élite. *Pavillon Noir* : *A feu et à sang* a choisi une option drastique inverse en interdisant la manœuvre de virement vent debout⁵.

Ces deux positions extrêmes ne nous semblent pas satisfaisantes, et nous préférons que les règles autorisent cette manœuvre (puisque elle se pratiquait), tout en relevant les points suivants :

- la qualité de l'équipage fait que la manœuvre prend plus ou moins de temps ;

4. Et ce défaut est bien plus fréquent dans les règles de JDR que dans les règles de wargame naval.

5. « Pour changer de bord, il est interdit de tourner de façon à se retrouver « bout au vent » » (*Pavillon Noir* : *A feu et à sang*, Virement de bord, page 107)

- la manœuvre peut échouer, et même échouer de manière critique.

Un éventail de manœuvres

Parmi les manœuvres utilisées par les navires à voile, on trouve les différentes manières de virer de bord, ainsi que des manœuvres plus spéciales.

Virement de bord

Le virement de bord vent debout

Cette manœuvre (appelée aussi « virement de bord » tout court, ou « virement de bord vent devant ») est la manière la plus simple de virer. Elle consiste à changer de bord en faisant passer la proue dans le vent. Elle demande un équipage discipliné et une bonne coordination.

Après être venu au près (environ à 6 points de compas du vent) avec toute la vitesse qu'il peut acquérir en fonction du vent et de la mer, le navire continue à remonter au vent jusqu'à lui faire face.

Si la manœuvre réussit, le navire bascule au-delà du vent, pour le recevoir sur l'autre bord (on abat alors d'environ 6 points de compas sous le vent).

Si la manœuvre échoue, le navire est pris vent dessus et peut faire chapelle⁶. Ceci est toujours un problème, et peut se révéler désastreux en bataille, ce qui explique que les navires virent rarement de bord en combat.

Même lorsque la manœuvre réussit, des dégâts peuvent se produire : avec de la grosse mer, on peut casser le petit mât de hune quand le bâtiment masque au moment d'un fort tangage.

Idéalement, il faut garder de la vitesse pendant toute l'évolution, pour gagner au vent pendant la manœuvre. Les meilleures conditions sont une bonne brise et une mer belle⁷. S'il n'y a pas

assez de vent, le navire n'atteint pas la vitesse de rotation suffisante. Et s'il y a une mer de face, les vagues peuvent repousser la proue, empêchant le navire de mener à bien la manœuvre. Lorsque le vent est trop fort (ce qui oblige, par exemple, à naviguer avec deux ris pris dans les huniers), il vaut mieux éviter le virement vent debout.

Certains navires mauvais « marcheurs » n'arrivent pas à conserver de l'erre pendant toute l'évolution ; ils restent alors plantés bout au vent, avant de basculer sur le nouveau bord.

Le virement vent debout en mouillant l'ancre sous le vent

Cette manœuvre consiste à virer de bord en jetant l'ancre dès que le vent quitte les voiles, pour que la proue se mette dans le vent. Dès que le navire arrive, l'équipage couple le câble d'ancre et oriente les voiles.

Normalement, il n'y est pas fait recours dans les situations de combat. Mais, la situation peut se présenter par accident, par exemple dans les très mauvais temps, ou lorsqu'il est nécessaire de virer de bord pour éviter d'être drossé sur la côte par une tempête, ou encore quand le vent est si fort qu'un virement de bord normal n'aurait presque aucune chance de réussir.

Il faut un équipage très entraîné et discipliné. Il faut aussi un bon minutage des opérations, de bonnes qualités de navigation et ... de la chance.

Cette manœuvre n'apparaît pas dans les manuels nautiques avant 1781 et, par la suite, elle est rarement utilisée⁸.

Le virement vent arrière

Aussi appelée « virement lof pour lof », cette manœuvre est plus lente que le virement de bord, puisqu'on fait passer la poupe dans le vent (le navire pivote jusqu'à 20 points de compas, au lieu de 12 dans le virement vent

debout). Elle est néanmoins plus sûre, car le navire ne risque pas d'être pris vent debout. Les équipages y étaient particulièrement rodés.

On vire de bord vent arrière lorsque la force du vent et la grosse mer ne permettent pas de virer vent debout, ou que la brise est trop faible avec la mer houleuse. Pendant cette manœuvre, on perd nécessairement beaucoup au vent, surtout si la manœuvre n'est pas exécutée avec précision.

Alors qu'il navigue au près, le navire abat dans le vent. Le navire continue à virer, jusqu'à ce qu'il fasse route au près sur l'amure opposée à celle de départ.

Cette manœuvre peut éventuellement être interrompue avant que le navire n'ait effectué un virement complet. Dans ce cas, elle est utilisée pour effectuer un virage serré.

Le virement vent arrière ne rate pas, en général, mais il convient de l'éviter quand la mer est forte, pour éviter que les vagues ne mettent le navire en danger en l'attaquant par l'arrière. Pour virer vent arrière pendant une tempête, les navires du XVIII^e siècle et du début du XIX^e siècle virent généralement sous grand voile, mais c'est un exercice difficile⁹.

Virement lof pour lof en culant

C'est une manœuvre utilisée dans les chenaux encombrés, en rivière, et autres lieux où il n'y a pas assez de place virer de bord, et où la perte de terrain due à un virement lof pour lof est inacceptable. Elle combine le virement de bord et le virement lof pour lof, et est plus difficile que l'un ou l'autre.

Les navires qui ne réussissent pas à virer peuvent tenter un virement lof pour lof en culant à la place.

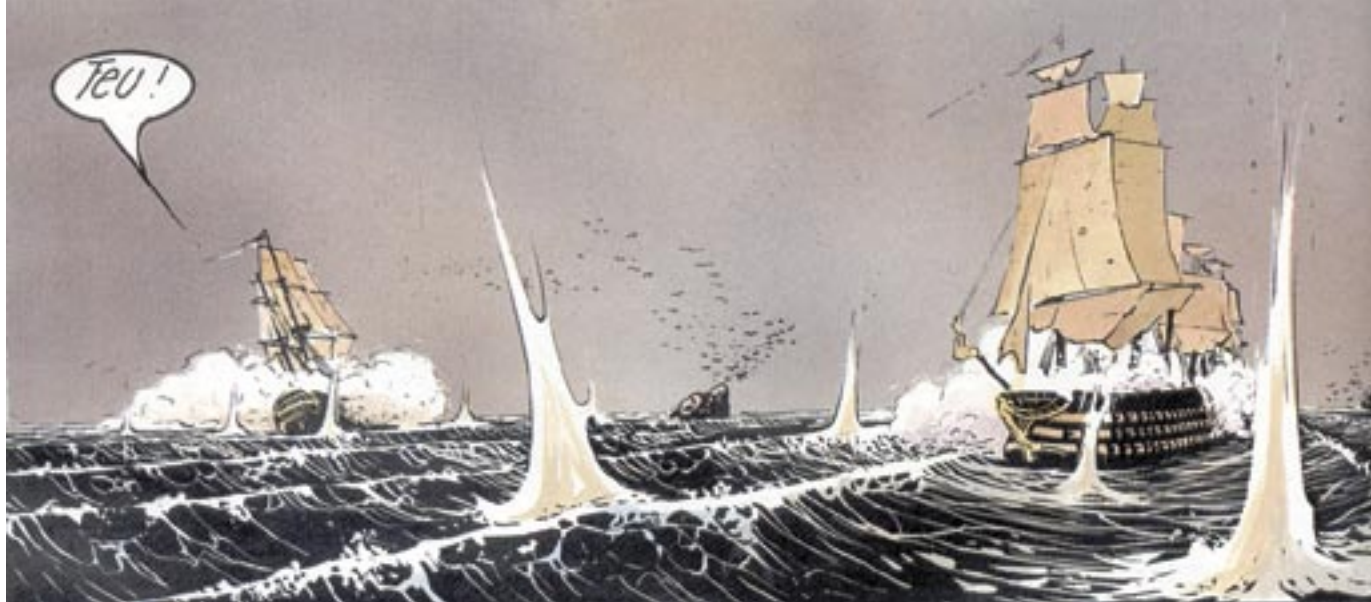
6. Un navire qui fait chapelle dérive en marche arrière, incontrôlé, et risque de perdre ses mâts.

7. Cette concordance se produit lorsque le vent forçit, alors que quand le vent est fort mais mollissant, la mer est plutôt agitée.

8. Un exemple est celui du Capitaine Williams qui a réussi à dégager son *Dictator* (74 canons) en février 1811, pris sur un récif près d'Inchkeith ; cet

événement est aussitôt entré dans l'histoire maritime. Un autre est celui du capitaine Hayes, du HMS *Magnificent* (74), qui échappe à l'ennemi en passant entre deux récifs, devant Oléron, en 1814 ; cette manœuvre brillante à valu à ce capitaine le surnom de « Hayes le Magnifique ».

9. A la fin du XIX^e siècle, les navires sous grain virent plutôt sous voile d'étai et grand hunier.



Coiffer les voiles

Coiffer, ou masquer, les voiles consiste à orienter les voiles de façon à laisser peu de prise au vent. Ceci n'est possible que lorsque le navire est au près.

Mettre en panne

Lorsque le navire, étant sous voile, a besoin de s'arrêter pendant quelque temps et qu'il ne peut pas mouiller (par exemple pour mettre des embarcations à l'eau), on met en panne. Un navire est en panne lorsque, par la disposition de ses voiles, dont les effets se contrarient, il ne fait pas route. On peut mettre en panne au plus près du vent, au large ou vent arrière.

La manœuvre consiste à masquer, c'est-à-dire à brasser à contre certaines voiles qui tendent à faire « culer » le navire, tandis que d'autres sont brassées normalement et tendent encore à le propulser vers l'avant. Si cette manœuvre est bien effectuée, le navire trouve une position d'équilibre qui l'immobilise tout en le faisant dériver légèrement.

Un commandant met en panne, par exemple, pour rester près d'un navire avec lequel on veut communiquer, pour un atterrissage de nuit, pour attendre un convoi, pour embarquer un pilote ou pour ramener un homme à bord.

Si le cœur vous en dit vraiment, et

que vous êtes sûr de votre coup, vous pouvez aussi mettre en panne pour défier un adversaire en combat singulier¹⁰.

Faire marche arrière

Engagé en combat contre les navires britanniques *Cyane* et *Levant*, l'américain *Constitution* risquait l'enfilade de poupe. Le capitaine Stewart a fait faire marche arrière à son navire jusqu'à être hors de danger. L'amiral Shovell, à Malaga, a donné l'ordre à l'ensemble de son escadre de faire marche arrière pour porter secours à l'amiral Rooke.

Quand le navire désire arrêter cette manœuvre, il doit se mettre à la cape, puis vent travers, sans se déplacer.

Manœuvres de tempête

Être pris dans un grain violent, ou dans une tempête, n'est pas une expérience anodine. En 1869, le 3-mâts *Plyades* est pris dans un grain, alors qu'il porte toute sa toile. Le grain a pourtant été repéré alors qu'il se trouvait à 3 milles nautiques¹¹ du navire, mais il atteint le *Plyades* avant que la toile ait pu être réduite. Le navire est pris vent dessus, puis engagé. La mer s'engouffre par les panneaux restés ouverts. Le navire est en danger de voir sa poupe submergée. Mais, les trois mâts de hune se brisent, et le navire se redresse enfin. Il peut alors fuir vent arrière. Tout ceci s'est déroulé

en moins de trois minutes.

Un commandant de navire pris dans la tempête peut avoir recours à une des quatre tactiques suivantes.

Fuir vent arrière

Il s'agit de réduire la toile et de s'échapper devant le mauvais temps, en étant au grand large ou vent arrière. Il est nécessaire de garder suffisamment de voiles (en général la misaine et une voile haute - le grand hunier ou le petit hunier-, souvent le petit foc) pour faire grand sillage, afin d'empêcher la mer d'atteindre l'arrière du navire.

C'est de loin la tactique la plus sûre, bien qu'une flotte sera alors dispersée sur des milles. Le navire avance rapidement, et il a de la vitesse pour manœuvrer en cas de besoin.

Mais les navires légers n'ont pas toujours les ressources de fuir vent arrière, car ils ne peuvent porter assez de voiles hautes pour se soustraire aux coups de mer qui pourraient alors les atteindre par l'arrière et les mettre en grand danger.

De nuit, il est plus prudent de garder la cape (voir ci-dessous), quelque pénible qu'elle soit.

Naviguer au près

S'il y a une terre sous le vent, le navire ne peut filer devant. Il faut au contraire réduire la toile et se mettre au près ou vent travers. C'est une

10. Mais aurez-vous alors autant de réussite qu'Edward Pellew sur l'HMS *Nymphe* (36 canons) contre le *Cléopâtre* (36) ?

11. Plus de 5,5 km.

manœuvre encore assez sûre, bien que le temps de réaction à une lame erratique, par exemple, soit augmenté. De plus, cela augmente les contraintes sur la coque et le gréement, et les chances de perdre un mât.

Mettre à la cape

Le commandant fait mettre à la cape lorsque le vent est assez fort pour empêcher le navire de porter la voile nécessaire pour faire route au plus près du vent, et que la route générale est vers le vent ou qu'il y a une côte sous le vent.

Le navire ne garde que très peu de voile. Quelques exemples de configuration :

- grand voile avec un ris ;
- voiles d'étais (trinquette, pouillouse) ;
- brigantine avec ris (mais ceci fatigue le gréement).

Autant que possible, le commandant doit maintenir le navire gouvernant lorsqu'il est à la cape, afin qu'il soit moins maltraité par la grosse mer, et que la dérive ne soit pas aussi forte.

Un navire qui veut mettre à la cape



vient au près (à environ 4 points du vent) et masque ses voiles, réduisant son mouvement à zéro. Puis, il abat dans le vent sur place, se mettant en travers du vent. Mettre à la cape est la seule façon d'arrêter un navire sans réduire la voile. Quand un navire à la

cape désire se remettre en mouvement, il lui suffit de se mettre au large, quelle que soit la toile envoyée.

Le navire à la cape dérive, attendant la fin de la tempête. C'est assez sûr, dans la plupart des cas, surtout quand il n'y a pas de danger sous le vent du navire. Mais on ne peut pas réagir à un événement imprévu. De plus, l'équipage risque d'être vraiment secoué.

Mettre une ancre flottante

C'est la seule option pour un navire qui a perdu ses mâts. C'est un peu comme la fuite devant le mauvais temps, mais sans toile envoyée. Le navire est freiné par une ancre flottante, qui peut être un dispositif spécial ou un engin de fortune fait avec une boucle de cordage.

Une fois cette ancre mise à l'eau, le navire va tourner sa poupe dans le vent, jusqu'à être vent arrière. Le navire dérive alors, mais à une vitesse moindre.

Navire engagé

Un navire est « engagé » lorsqu'il est couché sur le côté sans pouvoir se relever. Dans cette position, le navire est en danger de sombrer : le gouvernail est hors de l'eau sans action.

Parfois, il n'y a pas d'autre moyen de se sortir de cette situation que de couper la mâture : on coupe les haubans et les galhaubans au vent, puis on fait hacher les mâts. Délivré de ces bras de leviers, le navire se redresse.

Par la suite, l'équipage devra se préoccuper d'installer des mâts de fortune.

Modifier la vitesse sans modifier la toile

Le commandant d'un navire peut vouloir modifier la vitesse de son navire sans pour autant modifier la voilure. Nous avons vu, plus haut, que pour réduire la vitesse, le commandant peut faire coiffer les voiles.

Dans quelques cas, le besoin se fera

peut-être sentir de gagner en vitesse, par exemple pour échapper à la poursuite d'un navire ennemi. Le commandant peut ordonner de mouiller les voiles, ce qui, en les rendant un peu moins perméables à l'air, augmente leur effet. Il peut aussi décider d'alléger le navire, en sacrifiant ses réserves d'eau : les citernes d'eau sont vidées dans la cale et évacuées en affectant des hommes aux pompes. Dans les situations désespérées, il peut aussi jeter à la mer les canons, les embarcations, etc. Mais ceci nuit parfois à l'assiette du navire, entraînant le contraire de l'effet désiré.

Les actions complémentaires

Pour permettre aux joueurs friands de situations peu banales, certaines règles de jeu permettent aussi de simuler des manœuvres qui ne sont pas toutes liées aux batailles navales : appareiller, jeter et relever les ancres, fixer et dégager une embochure, couper ses câbles d'ancre, fixer un croupiat pour pivoter sur son mouillage, mettre à l'eau et remonter des « chameaux » pour traverser des eaux peu profondes¹².

Un terrain mouvant et traître

Si les engagements en haute mer peuvent être perçus comme des batailles sur un terrain stable, ce n'est en aucune manière le cas des combats livrés non loin des côtes : de graves dangers viendront s'ajouter aux qualités manœuvrières et à la puissance de feu de l'adversaire : profondeurs inégales, courants (marins, de marée, de rivière), hauts fonds¹³ et bancs de sable. A titre d'exemple, de nombreuses cartes marines du XVIII^e siècle portaient la ligne des « cinq brasses », soit trente pieds, à l'intérieur de laquelle il était dangereux pour un vaisseau de ligne de s'aventurer.

12. Inventée en 1691 par le Hollandais Bakker, c'est une procédure très longue, qui implique d'amarrer au navire deux barges ou deux petits navires (les « chameaux ») avec un ballast très lourd, puis de larguer le ballast pour que

l'ensemble des trois navires soit plus haut sur l'eau.

13. Les hauts fonds sont un problème épineux, par exemple aux batailles de Québec, Quiberon, Copenhague.

■ LE COMBAT AU CANON, QUEL BOULET !

Vous avez magnifiquement manœuvré, vous avez votre adversaire en ligne de mire. Le moment est enfin venu d'y penser : « *Alors, je pointe ou je tire ?* »

Allez-vous lâcher maintenant votre première bordée, ou attendre de vous approcher de lui pour faire plus de dégâts ? Et si lui décidait de tirer avant vous ? Et d'ailleurs, que peut-il bien valoir en combat ?

Quand 2 fois 16 font moins que 32

Le nombre de canons embarqués par un navire est une indication intéressante pour évaluer sa puissance de combat. Un béotien comprend vite qu'un cotre armé d'une dizaine de canons pourra difficilement faire du mal à un vaisseau de 74 canons. Avec un peu d'expérience, il apprendra que même un 64-canon aura du mal à tenir face à un 74-canon, à compétence de commandement comparable...

Néanmoins, pour ce qui est de l'évaluation chiffrée du potentiel de destruction représenté par ces dits canons, l'utilisation de leur seul nombre ne suffit pas. En effet, un vaisseau de 64 canons lâche, en une seule bordée, plus de destruction potentielle que deux frégates de 32 canons chacune, ou quatre bricks de 16 canons chacun. Ceci est principalement dû au fait que le 64-canon embarque des engins de plus gros calibre que la frégate ou le brick : avec 2 canons tirant des boulets de 24 livres¹⁴ chacun, on envoie quatre fois plus de ferraille qu'avec 1 canon de 12 livres...

Les proportions des potentiels de feu et la différence dans les capacités à absorber les dégâts causés par les boulets font que le fossé est vraiment grand entre les vaisseaux de guerre et les bâtiments plus petits.

L'intérêt de la bordée initiale

La première bordée tirée par un navire est de loin la plus efficace. Par la suite, le bruit, la fumée, la confusion, et le fait que l'ennemi riposte, affectent la vitesse de rechargement et la précision. Il convient souvent de retenir la première bordée jusqu'à ce que l'adversaire soit assez près pour que le tir soit efficace.

L'efficacité des bordées en enfilade

Il est important de bien comprendre ce qu'est une bordée en enfilade, et pourquoi son efficacité est supérieure.

Une enfilade est une bordée tirée dans la proue ou dans la poupe d'un navire, à courte portée. Les projectiles peuvent traverser le navire dans le sens de la longueur, et la cible ne peut pas riposter. Dans l'art des combats sur mer, un des grands talents du manœuvrier est de parvenir soit à donner une enfilade, soit à ne pas en recevoir.

Une bordée sur la proue fait moins de dégâts que sur la poupe parce que les renflements et les cloisons de la proue arrêtent une partie des dommages.

Tirer à démâter ou tirer à couler ?

Les options tactiques retenues par telle nation ou telle autre varient.

Certaines retiennent l'idée de tirer les premières bordées en plein bois, pour tenter de causer du désordre dans les batteries adverses et ralentir la riposte. D'un autre côté, en tirant de loin dans le gréement, on peut, avec des coups heureux, désemperer l'ennemi.

Pour ce qui est du choix des projectiles, le boulet rond¹⁵ est passe-partout, le boulet ramé¹⁶ est à retenir pour tirer dans le gréement, la mitraille¹⁷ est efficace à courte portée contre les concentrations humaines, et le boulet rouge est plus dangereux pour celui qui le tire que pour celui qui le reçoit peut-être...¹⁸

A vous de choisir, ou de varier les plaisirs !

Armement de proue

Certains navires n'ont qu'un armement de proue, comme les galères, ou les galiotes à bombes. Ces navires ne peuvent tirer que dans un angle étroit de part et d'autre de leur proue.

D'autres navires, qui ont les canons disposés en bordées latérales, peuvent aussi avoir des canons à la proue (on parle alors de « pièces de chasse ») ou à la poupe (« pièces de retraites »).

Combattre au canon quand le vent est fort

Dans le gros temps, les navires prennent une inclinaison qui rend difficile l'usage des canons, surtout lorsqu'ils sont placés dans les batteries inférieures. Les petits navires (galiotes, cotres, chebecs, schooners, schuyts, lougres, etc.) ne peuvent pas tirer, tandis que les vaisseaux de la ligne ne peuvent pas ouvrir les sabords inférieurs sous peine

14. Le calibre des canons de cette époque est évalué non pas d'après le diamètre des projectiles mais d'après le poids de ces projectiles exprimé en livres. Ainsi, on parle de canons de 8, 12, 36 livres, etc.

15. Les projectiles les plus communs sont des boulets ronds. Ils n'explorent pas (contrairement aux obus moderne). Ils font des dégâts en défonçant les parois de chêne, les mâts, quelque fois les canons adverses. Pour les hommes, le danger vient du fait qu'en traversant la muraille de chêne, ces boulets envoient dans les airs une pluie de fragments de bois meurtriers.

16. On utilise parfois des boulets ramés, composés de deux demi-sphères reliées entre elles par des maillons de chaîne ou une tige de métal. Tournoyant dans

les airs après leur tir, ces projectiles sont surtout destinés à endommager le gréement et la mâture.

17. La mitraille est un assemblage de bouts de métal, de balles de fonte, etc.

18. Gardez présent à l'esprit que pour porter un boulet au rouge, il faut le garder longtemps dans le feu. Et faire un feu de longue durée dans un navire construit quasi exclusivement avec des matériaux inflammables (bois, goudron, toile), sans compter les réserves de poudre, n'est pas vraiment recommandé. Le tir à boulets rouges est plutôt réservé aux batteries côtières, construites en pierre. A bon entendre, salut.

A titre d'exemple, comparons les « puissances de feu » de trois bâtiments de la Royal Navy en 1802 :

- un vaisseau de 64 canons (3^e rang) embarque 26 canons de 24 livres, 26 de 18 livres, 12 de 9 livres, 2 caronades de 24 livres et 6 de 18 livres. Poids total si toutes les bouches à feu tirent en même temps : 1.200 livres par les canons, et 156 livres par les caronades, soit 1.356 livres de boulets au total ;
- une frégate de 32 canons (5^e rang) embarque 26 canons de 12 livres, 6 de 6 livres, et 6 caronades de 24 livres. Poids total si toutes les bouches à feu tirent en même temps : 348 livres par les canons, et 144 livres par les caronades, soit 492 livres de boulets au total ;
- un sloop de 16 canons (6^e rang), avec ses 16 canons de 6 livres et ses 6 caronades de 12 livres, peut lâcher $96 + 72 = 168$ livres de boulets ;
- les proportions des nombres de canons sont de 4 / 2 / 1, alors que les proportions de poids des bordées sont environ de 8 / 3 / 1

de couler (ils perdent donc l'avantage de leurs canons les plus puissants).

Parfois, l'état de la mer et la force du vent sont tels qu'aucun navire ne peut faire usage de son artillerie.

Les risques d'incendie

Les navires sont construits en bois et calfatés au goudron ; ils transportent de grandes quantités de toile à voile,



poudre à canon et autres matières inflammables. Le tir au canon a tendance à produire des morceaux de bourre enflammée, de poudre agglomérée, qui sont emportés au hasard par le vent et ont une chance de mettre le feu au navire.

L'évolution

L'artillerie navale, en tant que technique, a peu évolué durant la période couverte par notre article. Les canons ont été peu à peu uniformisés, tout comme les munitions. Les seuls véritables changements sont l'introduction des caronades¹⁹ dans les années 1780, et le passage, sur les navires britanniques aux mécanismes de mise à feu par platine à pierre, à la même époque environ.

La qualité de l'équipage

La qualité de l'artillerie est aussi le reflet de la qualité de l'équipage. Plus un équipage est rodé au combat au canon, plus vite il peut recharger, remettre les canons en position et tirer à nouveau. Et le tir a plus de chance d'être efficace.

La toile

La toile envoyée influe, elle aussi, sur la précision. Un navire sous forte toile avance trop vite pour que les canoniers puissent viser correctement. Au contraire, un navire ancré est une plate-forme de tir plus stable.

■ L'ABORDAGE : ■ Allô, la boucherie Sanzot ?

Un engagement meurtrier

Une règle de jeu de combat de la marine à voile ne saurait exister sans une partie consacrée à l'abordage. Cela enflamme d'ailleurs l'imagination des joueurs. Pourtant, l'abordage est très périlleux. Rien ne se passe comme dans les films de pirates. Tout d'abord, il y a des filets anti-abordage, dans lesquels les assaillants se prennent comme dans une immense toile d'araignée. Les défenseurs sont souvent bien armés, et parfois plus nombreux que les assaillants. Massés sur le plat-bord avant l'abordage, les assaillants sont des cibles idéales pour la canonnerie et la mousqueterie.

Sur les grands navires, c'est encore plus difficile. Les vaisseaux de ligne et, d'une certaine manière, les autres navires de rang, sont construits avec un « frégatage » qui fait que les flancs du navire sont convexes. Ainsi, deux vaisseaux dont les lignes de flottaison se touchent peuvent être séparés de sept ou huit mètres au niveau du pont supérieur.

Amener pavillon

Un navire ne se rend pas, il « amène son pavillon ». Il cesse alors immédiatement de faire feu, et ne résiste pas à la capture. Ceci ne signifie pas qu'il doit atteindre d'être abordé, ou coopérer avec l'ennemi, ou obéir aux instructions de l'ennemi. C'est la responsabilité du navire victorieux de prendre possession du navire défait : il doit manœuvrer pour envoyer des hommes à son bord, ou le laisser partir.

19. La caronade est un canon court, de fort calibre, utilisé à courte portée.

■ FAIRE UNE PRISE ■

Les navires qui amènent pavillon, après canonnade ou abordage, peuvent être capturés. Le vainqueur doit amener à bord un équipage suffisant pour manœuvrer les voiles. Le navire est alors considéré comme le sien. Il ne peut tirer au canon, et devrait éviter de s'engager dans une action d'abordage.

Un navire dont on a pris possession est appelé une prise. L'équipage amené à bord est l'équipage de prise. L'ennemi peut tirer sur la prise s'il veut le reprendre.

■ LES TACTIQUES ■ NAVALES conseils aux néophytes

Deux éléments majeurs doivent être gardés à l'esprit par les joueurs commandant les navires :

- quels que soient son gréement et la qualité de sa construction ou de son équipage, un navire ne peut pas naviguer le nez dans le vent ;

- à des très rares exceptions près, les canons embarqués sont placés en batterie de telle façon qu'ils ne peuvent tirer que sur les côtés du navire.

Voici pour les néophytes, quelques indications sur la manœuvre des navires en vue d'un engagement.

Tactique d'escadre : savoir former et briser la ligne

Au cours du XVII^e siècle, la tactique navale se transforme complè-

tement : le combat individuel ou en escadre laisse la place au combat en deux lignes parallèles de vaisseaux qui se canonent. Dans la « ligne de bataille », les navires, en se suivant les uns les autres, le plus près possible, protègent leur proue (l'avant) et leur poupe (l'arrière), qui sont leurs points les plus vulnérables. Cette tactique, codifiée vers les années 1670, atteint son apogée pendant la première moitié du XVIII^e siècle.

Mais la ligne a des inconvénients : elle ne convient pas à des poursuites, reste difficile à employer lorsqu'un nombre important de vaisseaux et, utilisée par des amiraux sans imagination, rend la victoire longue à se dessiner.

Toutefois, cette situation change avec des amiraux inventifs (comme Hook ou Nelson), qui reviennent au combat à très courte distance, et savent « briser la ligne » grâce à la supériorité technique de leurs équipages.

Tactique individuelle : faut-il prendre l'avantage du vent ?

Les manuels tactiques, et en particulier ceux écrits au XX^e siècle, après l'extinction de l'art de commander des flottes de la marine à voile, recommandent fréquemment de prendre l'avantage du vent, c'est-à-dire de se trouver « au vent » de l'adversaire.

Ceci a, bien sûr, des avantages : vous pouvez refuser le combat et, avec un peu de chance, vous pouvez choisir quand et où frapper. Pourtant, si le combat vous est défavorable, il vous sera difficile de vous en éloigner, puisque le vent vous poussera vers

votre adversaire. Et si votre navire démâte, le gréement qui tombera sous le vent masquera peut-être vos batteries : vous seriez, donc, à la fois empêtré et incapable de riposter au feu ennemi.

Enfin, si le vent est « frais », vous pourrez difficilement faire usage de la batterie basse, à moins de vouloir prendre le risque d'embarquer de l'eau par les sabords...

L'avantage du vent peut donc être un avantage stratégique, mais les avantages tactiques sont moins nombreux.

En combat, vous pourrez préférer l'avantage d'être sous le vent de l'adversaire. En effet, un navire endommagé ne peut remonter au vent, et sera donc presque certainement capturé s'il y a des navires sous son vent pour l'intercepter. Toutefois, sous le vent, votre équipage sera incommodé par les fumées des combats. En outre, à cause de la bande (l'inclinaison) que va prendre le navire, sa coque sera plus exposée aux boulets sous la ligne de flottaison. Et, si le vent est « frais », cette bande sera encore plus marquée, et elle empêchera peut-être vos canoniers de tirer en plein bois de l'adversaire, car vos canons seront pointés très haut.

Tactique individuelle : n'oubliez pas de réduire la toile

Permettez-nous de vous recommander fortement, avant d'engager le combat, de réduire considérablement la toile. Sans cela, pour peu que le vent soit soutenu, les navires vont se croi-



ser très rapidement, échangeant une ou deux bordées, et passant un long moment à essayer de se remettre en position pour combattre à nouveau.

Une vitesse faible permet de meilleures manœuvres, une cohésion de feu, et la mise en pratique de bonnes tactiques navales.

En outre, les dégâts portés au gréement de pleine toile sont augmentés, du fait des tensions plus élevées. La pleine toile est donc à réserver, en priorité, aux manœuvres d'approche.

■ A VOUS DE JOUER ■

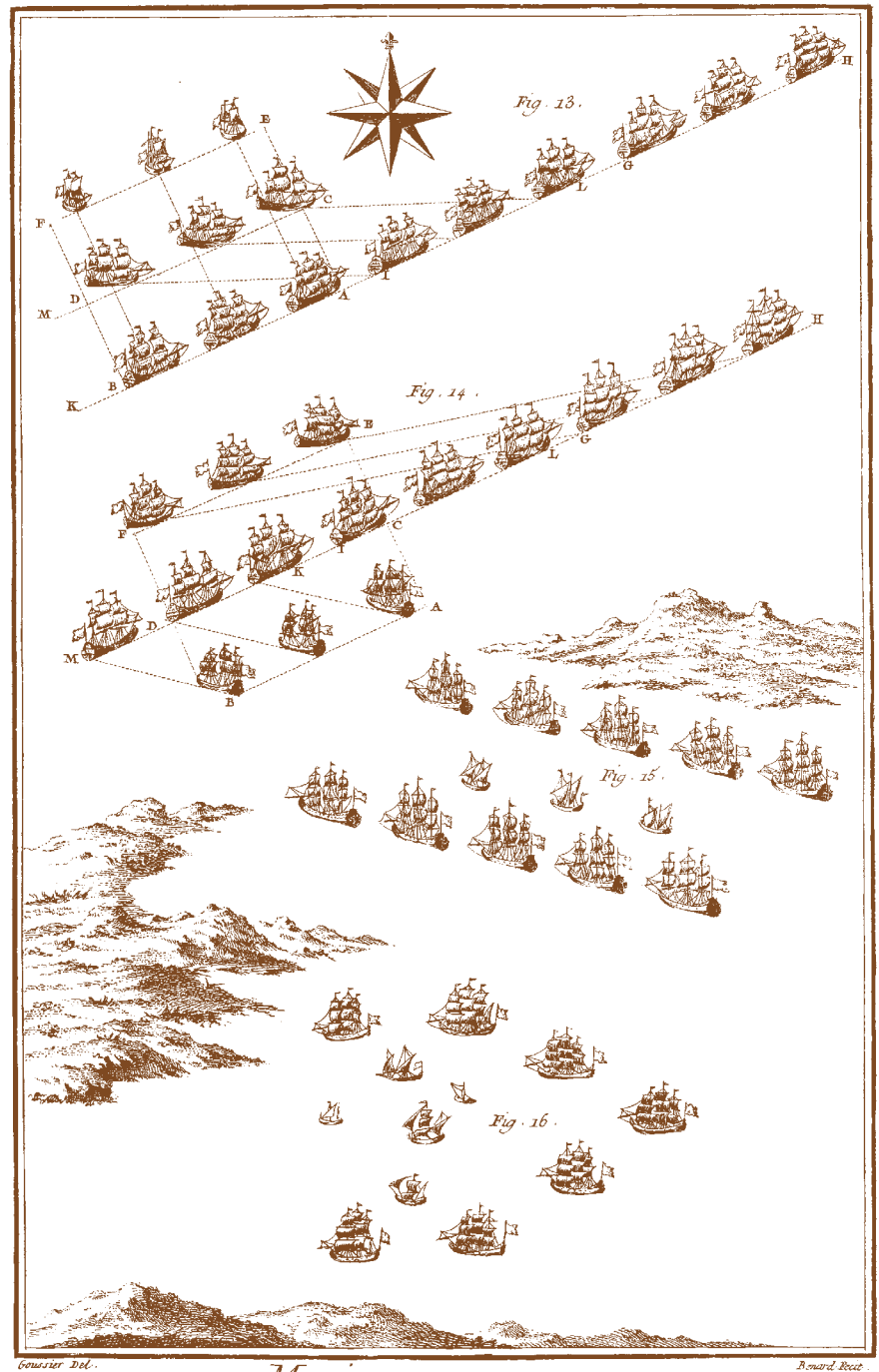
A vous, désormais, de vous plonger dans ces aventures de la marine à voile, dans la manœuvre des navires et le combat naval.

Qui dit aventures maritimes (quelle que soit l'époque), dit bataille sur l'eau. A un moment ou à un autre, certains conflits d'intérêt finissent par se régler par la violence. La simulation de ces engagements navals pose deux problèmes majeurs, à mon sens :

- en premier lieu, l'intérêt que portent les joueurs à la simulation de ce type de situation est très variable. Certains peuvent se régaler à l'idée de jouer l'affrontement en détail, tandis que d'autres préféreront que « ça aille vite ». Lorsqu'on a les deux catégories de joueurs à la même table, il est difficile de concilier les deux points de vue.

- ensuite, la simulation, en elle-même, de ces situations est plutôt ardue à mettre en place. Il faut en effet réduire à quelques aspects simples et facilement assimilables, des phénomènes vraiment complexes.

Joueur de rôle et wargamer (sur carte et avec figurines) depuis plus de 20 ans, mordu d'histoire maritime, j'ai eu l'occasion de pratiquer de nombreux jeux dans ce domaine. Alors, vous pensez bien que des règles de combat naval à voile, j'en ai essayé plus d'une, des plus simples aux plus fouillées. Certaines étaient prévues



Marine, Evolutions Navales.

uniquement pour le jeu d'histoire, d'autres avaient été écrites pour s'intégrer dans des JDR. Mon approche ne prétend en aucun cas à l'exhaustivité, et je souhaite simplement vous faire part de quelques commentaires personnels.

Jeux de guerre navale

Sur carte à grille hexagonale, je conseille *Wooden Ships and Iron men*. Ce jeu assez simple couvre en gros la

période 1770-1815. Son système fait qu'il reste jouable même pour simuler des batailles navales où s'affrontent un nombre élevé de navires. On le trouve assez facilement d'occasion. Le jeu *Close Action under sail* présente, lui, des règles assez simulationnistes, et est donc plutôt réservé à un public exigeant.

Pour les affrontements sur table libre, j'ai essayé plusieurs règles, entre autres *Clear for action*, *Armada* (pour l'époque de la Renaissance, avec galions et

galères), *Action under sail* et sa version « light » *Micro Fleet - Napoleonic naval*. Ce sont, dans l'ensemble, des règles faciles à prendre en main.

Signalons aussi la règle *L'empire de mers*, parue dans le n°23 du magazine *Vae Victis*. Facile d'emploi, pour qui a un peu de pratique de ce genre de jeu, assez simple pour jouer en une soirée un engagement de taille raisonnable, et d'un niveau honorable dans l'espace imparti (une demi-douzaine de pages), elle présente des défauts assez importants, à mes yeux tout au moins : elle peut être ardue pour un débutant en la matière (que ce soit dans le jeu avec figurines ou dans la marine à voile), la simplicité des mécanismes « lisse » parfois des situations qui mériteraient d'être critiques (notamment dans les manœuvres), et de nombreux points de règle sont imprécis et conduisent à des discussions interminables, voire à des conclusions aberrantes²⁰.

Je range aussi dans cette catégorie des jeux sur table le système *Heart of Oak*. C'est la règle de combat naval avec figurines parue dans le jeu de rôle *Privateers & Gentlemen*. C'est une règle complexe mais passionnante, qui aborde en détail les aspects de la navigation de la manœuvre et du combat de la marine à voile de la fin du XVIII^e siècle et du début du XIX^e (à peu près la même période que *Wooden Ships & Iron Men*). Sa complexité rend son usage difficile lorsqu'un même joueur doit commander plus de trois ou quatre navires. En revanche, pour les affrontements de faible intensité, sa richesse tactique est incomparable. Enfin, reconnaissons que la présentation est austère, à l'image des autres jeux FGU, et que le vocabulaire technique de marine

en anglais n'est pas à la portée du premier venu.

Quand les PJ combattent sur mer

Quasiment dès mes débuts de rôliste, pirates et corsaires - qui occupaient déjà mes goûts de lecteur ou de cinéophile - m'ont rejoint dans cette nouvelle activité. Et plusieurs jeux ou suppléments ont enrichi ma ludothèque : *Skulls & Crossbones* (FGU), *Pirates* (ICE), *Capitaine Vaudou* (Jeux Descartes), *Privateers & Gentlemen* (FGU), *Run*



out the guns (ICE) et, tout récemment, *Pavillon Noir* (Black Book Editions).

J'ai dit, ci-dessus, ce que je pensais du système de simulation de combat naval inclus dans *Privateers & Gentlemen*, et j'aborde, dans un autre article de ce numéro des *Songes d'Obéron*, celui inclus dans *Pavillon Noir : A feu et à sang*.

Parmi les autres JDR dans cette ambiance, mon chouchou est, sans

conteste, *Capitaine Vaudou*. Notamment pour le système de simulation qu'il propose pour le combat naval. Ou plutôt pour les deux approches différentes qu'il en propose. Si l'une va vers la représentation concrète des déplacements et des manœuvres, c'est surtout la seconde qui me séduit. Elle est plus abstraite, en ce sens qu'elle ne repose pas sur une figuration, mais qu'elle raisonne de manière plus abstraite, un peu comme pour la simulation d'un combat entre duellistes : le combat naval est géré en termes de positions favorables, de « poursuite » (distances se raccourcissant ou pas, etc.), de coups portés. Bref, un système tout à fait abordable pour qui n'a pratiquement aucune connaissance nautique, tout en restant très prenant. C'est, à mes yeux, un « petit » système permettant de jouer un combat naval qui garde de la saveur sans donner mal au crâne.

Faites votre propre choix

Il vous revient, désormais, de faire votre propre choix. La question se posera de manière plus aiguë pour un MJ car il devra trouver le chemin médian entre les envies ou non-envies des joueurs qui formeront le groupe : certains auront peut-être envie de jouer finement les déplacements, les manœuvres, les approches ; d'autres préféreront résoudre cela globalement et en arriver au plus vite à l'abordage. Ici, pas plus qu'ailleurs, pas de solution miracle. Alors, mon conseil aux MJ, c'est de disposer d'une boîte à outils permettant de passer d'une envie à une autre, de contenter le maximum de joueurs (ou d'en mécontenter le moins possible).

Quoi qu'il en soit, un seul mot d'ordre : amusez-vous ! ■

20. Je tiens à la disposition des lecteurs intéressés un document d'analyse plus détaillé de cette règle, document que j'avais envoyé, au moment de la

publication de cette règle, au rédacteur en chef de *Vae Victis* et à l'auteur des règles.

METTEZ DU Corto Maltese DANS VOS PARTIES



FILS D'UN MARIN DE CORNOUAILLES ET D'UNE GITANE DE SÉVILLE, NÉ À MALTE, IL DÉCOUVRE LA MÉDITERRANÉE AVANT QUE SA VIE D'AVENTURES NE LE CONDUISE SUR BIEN D'AUTRES MERS, VERS BIEN D'AUTRES HORIZONS, DE LA LAGUNE DE VENISE À LA MER ROUGE, DE PORT ARTHUR À L'ÎLE MYSTÉRIEUSE D'ESCONDIDA. INVITEZ CORTO MALTESE À VOTRE TABLE DE JEU DE RÔLES.

PAR Pierre Nuss

ILLUSTRATION
Moustrap
et droits réservés



Premier Webzine de la Cour d'Obéron, premier thème à connotation maritime... Je ne sais pas pour vous, mais quand je réfléchis à la mer, je pense surtout aux valeureux personnages qui vont affronter vents, tempêtes et marées : les marins. J'éprouve une sorte de profond respect pour ces gens courageux, dont le métier m'est finalement totalement inconnu.

Néanmoins, même si j'ignore tout de la technique, j'ai pu, grâce à certains grands voyageurs, avoir un aperçu de leur vie mouvementée. Explorateurs excentriques, navigateurs chevronnés, farouches capitaines, marins d'eau douce ou valeureux mousses, aucun ne m'est plus indifférent depuis que les livres d'Hugo Pratt m'ont fait croiser la route de Corto Maltese.

Difficile de qualifier avec justesse ce personnage mystérieux, empreint de cette mélancolie, uniquement ressentie par ceux qui en ont déjà vu beaucoup, voire trop.

C'est en me faisant cette remarque que je me suis rappelé que tout PJ est également et par essence de ceux qui voyagent énormément, et je me demandais si cette dimension du voyage ne devrait pas être plus présente dans nos parties.

Ce romantisme du départ éternel, cette nostalgie d'un vrai foyer où l'on pourrait enfin revenir, mêlés à l'excitation du voyage et à la découverte de nouveaux horizons, de nouveaux personnages et de nouvelles légendes, sans oublier la part de rêve et d'utopie, seraient intéressants en jeu.

J'avais dans l'idée d'écrire un scénario à ambiance « Corto Maltese », mais je dois bien avouer que tous mes essais ont été tristement minables par rapport à l'œuvre de Pratt. Aussi, il est plus simple pour moi (et vraisemblablement plus intéressant pour vous, MJ de tous pays !) d'écrire ici une aide de jeu pour tous ceux qui voudraient donner un meilleur rapport au voyage à leurs joueurs, ou mettre du Corto Maltese dans leurs parties.



Moustap

■ LE VOYAGE ■

Le voyage en lui-même est et doit toujours rester une aventure à part entière. Réfléchissez un peu à ce que nous, humains modernes, pratiques et sensés, emmenons en voyage : nous pourrions survivre pendant des semaines en territoires étrangers avec le strict minimum, mais nous tenons pourtant à notre confort. Réfléchissez à l'organisation qu'une telle préparation nécessite et vous en conviendrez : partir ne se fait pas en une heure. Ce type de départ touristique, le plus accessible et le plus courant, nécessite déjà une forme d'organisation qui n'apparaît qu'avec l'habitude accrue du voyage.

Alors songez maintenant à ce qu'emmeneraient des PJ, qui pourraient en chemin rencontrer du danger, sous toutes ses formes. Comment s'équiper ? S'encombrer avec des armes et des armures, quitte à diminuer la vitesse et le confort du déplacement,

mais en augmentant un certain sentiment de sécurité ? Ou alors apprécier innocemment les paysages et/ou augmenter le rythme de déplacement, et se retrouver en mauvaise posture lorsque des créatures belliqueuses pointeront le bout de leur museau baveux (parce que le MJ est vraiment méchant...)?

Quel moyen de transport faudra-t-il utiliser ? On prête moins attention à des joyeux marcheurs désarmés qu'à des cavaliers galopant et équipés comme s'ils partaient à la guerre. Tout est une question de mesure, et comme on ne peut pas tout avoir, le meilleur compromis entre les facteurs de vitesse, de discrétion, de sécurité et de plaisir du voyage, devra être sérieusement étudié par les PJ.

Cette problématique touche également le transport maritime : les bateaux ne sont pas extensibles et, même s'ils permettent aisément le transport de beaucoup de biens, le capitaine pourrait par exemple demander une sur-

taxe pour un excès de bagage. Oui, on oublie souvent que les armes, armures, chevaux et harnachements pèsent très lourd. Mais je dois avouer que le transport maritime reste le moyen de transport le plus commode et le plus sûr pour des PJ ayant les moyens de se payer une traversée ou de louer carrément tout un équipage, car ce type de transport a toujours été le plus coûteux jusqu'à la découverte de l'avion.

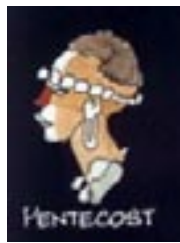
Un grand problème du voyage maritime est l'oisiveté des passagers, au cas où ils ne font pas partie de l'équipage. N'hésitez pas à demander régulièrement à vos PJ ce qu'ils font de leurs journées en mer. Cela fait partie du voyage que de savoir comment s'occuper. La fréquence agaçante de telles questions sera un excellent moyen de retranscrire l'ennui présent en haute mer et la monotonie de tels voyages.

■ LA DÉCOUVERTE ■

Tout paysage est différent. Chaque MJ s'est un jour empêtré dans ses descriptions. Chaque MJ a un jour décrit deux lieux qui se ressemblaient un peu comme s'ils étaient identiques. Chaque MJ a un jour voulu faire découvrir des paysages originaux à ses joueurs, mais qui leur ont laissé un fade sentiment de déjà-vu.

Pourtant, il est possible de sublimer cette difficulté par une profusion de détails dans les descriptions. Rendre un paysage riche et mobile (croiser des navires en haute mer, avoir de la difficulté à « doubler » une caravane marchande sur un sentier de montagne étroit, être ralenti dans les rues d'un village par le jeu turbulent des enfants essayant de s'attraper, etc.) revient à coup sûr à le rendre unique et pittoresque. Les lieux sont toujours emplis de vie, et même si ce ne sont que des feuilles qui bruissent au vent, ce simple mouvement contribue déjà largement à l'ambiance.

Une autre manière de ne pas se répéter est de prendre conscience que chaque personne autour de la table va



comparer les paysages qu'elle découvre avec ceux qu'elle connaît. Si les PJ connaissent déjà un endroit similaire que vous avez déjà amplement décrit, n'hésitez pas à signaler que le lieu lui « ressemble ». Vous pourrez ensuite nuancer ce jugement (sûrement trop) hâtif en détaillant les différences d'avec le paysage initial au fur et à mesure de la progression des joueurs.

Exemple - Découverte des falaises turques par un breton : Ces hauts pics qui se dressent au loin te font penser à ta Bretagne natale et ses hauts édifices de calcaire blanc, majestueux dans leur droiture, fiers et ridés par les sillons que le vent a creusés. Au fur et à mesure de l'approche, tu remarques que ces falaises-là ne sont pas aussi droites et uniformes que celles que tu connais et comportent des dizaines, non, des centaines de grottes, que la couleur de la roche est plus terne et qu'elle est visiblement constituée de granit. Le teint jaunâtre et étonnamment cireux de ces roches te sortent de ta rêverie : non, tu n'es pas chez toi, mais bel et bien en pleine Méditerranée en train de chercher un lieu de mouillage sûr à proximité des côtes berbères...

Cet exemple n'en est qu'un parmi une infinité de possibilités, mais je désirais illustrer le rapport entre le souvenir et le présent qu'on peut atteindre par un tel procédé. Cela peut donner l'impression d'une découverte progressive des lieux à vos PJ et pas d'une simple description exhaustive initiale. Ce genre de description basée sur le passé des personnages favorise également leur immersion.

Ne négligez jamais non plus les divergences culturelles et ethniques lors des voyages. Ils constituent un des meilleurs apprentissages : ailleurs, il y a aussi une vie, même si elle est diffé-

rente ou peut sembler étrange, sa présence n'est jamais fortuite. Il existe une raison à chaque règle devant être respectée. En revanche, ne jetez pas vos PJ la tête la première dans un incident diplomatique majeur sans leur avoir énoncé les règles en vigueur dans le pays dans lequel ils se trouvent (c'est extrêmement frustrant).

En haute mer, la problématique est un peu différente : on ne peut pas beaucoup changer le paysage désespérément plat et uniforme d'une gigantesque étendue d'eau. Mais on peut, épisodiquement, y placer une faune tout à fait convaincante. Des animaux suivent parfois les navires, requins attirés par les restes des repas jetés à l'eau de l'équipage, ou mouettes se

reposant un peu sur le mât principal. Croiser des dauphins ou d'autres cétacés n'est pas une chose si rare (restez logiques en fonction de la température de l'eau : pas de dauphin dans les mers Arctiques...), et égayera à coup sûr tout marin un peu déprimé par deux mois passés en haute mer. Ces moments de rencontres fortuites doivent cependant rester rares, afin de ne pas lasser ni briser le sentiment de solitude en mer.

Rappelez-vous aussi que la couleur de l'eau dépend, entre autres facteurs, de la composition minérale du sol, de la profondeur de l'eau, de la couleur du ciel qui se reflète sur la surface : ainsi, peu d'endroits possèdent exactement le même ton de bleu ou de vert.

Tableau récapitulatif des teintes utilisables lors des descriptions aquatiques

Verts	Bleus	Blancs et gris
Vert	Bleu	
Vert de gris	Bleu turquoise	Blanc opalin
Vert bouteille	Aigue-marine	Blanc lunaire
Vert d'eau	Bleu givré	Blanc de zinc
Vert de jade	Bleu des mers du sud	Gris de plomb
Vert anglais	Bleu sarcelle	Gris fumée
Vert empire	Bleu canard	Gris de Payne
Vert menthe	Bleu paon	
Vert émeraude	Bleu pétrole	
Vert sapin	Bleu céleste	
Vert perle	Bleu azurin	
Vert céladon	Bleu charron	
Vert opalin	Bleu acier	
Vert glauque	Bleu Prusse	
Vert turquoise	Bleu pastel	
	Bleu marine	
	Bleu de cobalt	
	Bleu de saphir	
	Bleu ardoise	
	Bleu Majorelle	
	Bleu Klein	

Source : www.pourpre.com (un excellent site sur les couleurs, complet à l'extrême, proposant des programmes très pratiques, et où vous pourrez retrouver les visualisations graphiques et les noms assez hermétiques des couleurs que je vous propose).

Vous pourrez largement jouer là-dessus en révisant le jargon des couleurs « particulières » pour ces deux teintes (cf. le tableau).

■ LES LIEUX ■ ET LEUR LÉGENDE

Chaque lieu est une surprise. Chaque lieu a un passé. Chaque lieu a quelque chose à nous dire. Et où qu'on aille, il y aura toujours des témoins, vivants ou non, pour raconter l'histoire de l'endroit. Des stèles, des pierres tombales, de vieux conteurs radotant des légendes, de la végétation étrange ou des traces de pas fraîches donneront assez d'indices, il suffit de savoir regarder pour apprendre un tas d'information sur son environnement. Exercez-vous. Lâchez votre souris deux minutes et observez cinq minutes et en détail ce que vous voyez : à force, vous serez capables de décrire les yeux fermés un lieu que vous aurez vu, ou que vous êtes en train d'imaginer, voire, pour les plus doués, de lier la description à des causes possibles de l'état du lieu. Par exemple, le sol est jonché de pommes de pin et de noix évidées, ce qui est sûrement expliqué par la colonie d'écureuils ayant élu domicile sur les plus grands arbres. Cela donne une saveur à tout endroit qu'on a envie de développer, et on devrait idéalement être tenté de tous les développer.

Rappelez-vous cependant qu'il ne faudrait pas atteindre les pouvoirs délirants de la série *The Sentinel*, ou de devins aux pouvoirs paranormaux, ces extrêmes donnant une teinte de super héros peu souhaitable dans ce type d'ambiance, mais qu'il vaudrait mieux que les PJ possèdent la conscience du lieu dans lequel ils se trouvent.

Je vous l'accorde, ce stade est bien plus difficile à atteindre que la simple énonciation d'indices, mais peut être atteint en laissant le soin au joueur de décrire, partiellement ou non, le décor dans lequel il évolue. Cela augmentera

d'autant l'immersion du joueur, qui s'approprie le paysage qu'il décrit.

Ainsi, alors qu'un rôdeur ou un forestier sera particulièrement apte à repérer ces signes ou des anomalies dans la nature, un barde, un historien ou un prêtre sera plus enclin à connaître les légendes et les contes pouvant s'être déroulés à cet endroit. Hugo Pratt avait pour habitude de ne jamais séparer la Légende de l'Histoire, si bien qu'à force de passer de l'un à l'autre, on ne sait jamais où commence le fait avéré, ni où s'arrête l'imaginaire. Cette ambiguïté reste inexploitée en jeu de rôle, surtout en médiéval-fantastique, où la Légende a souvent tendance à être l'Histoire, et il pourrait être intéressant de donner du fil à retordre aux PJ en les embrouillant entre divers exploits, différentes versions, différentes positions géographiques, d'une même légende ou d'un même trésor.

On se rappelle que Corto Maltese était tout au long de sa vie à la poursuite d'un trésor légendaire. Bien sûr, Corto était un grand rêveur, mais qu'est-ce qui le différencie d'un guerrier qui va chasser le dragon pour la gloire et la richesse ? Pas grand-chose, car la quête jamais achevée de l'accomplissement personnel reste la même, dans les grandes lignes.

Pour le MJ, toute la difficulté de ce genre de pratique réside dans l'objectif de rendre le voyage et la quête bien plus enrichissants pour le PJ que le trésor lui-même. Voilà pourquoi je crois que Corto n'a jamais trouvé le trésor qu'il cherchait : parce qu'il n'avait pas encore fini d'entasser la fortune de son expérience dans un coin de sa tête.

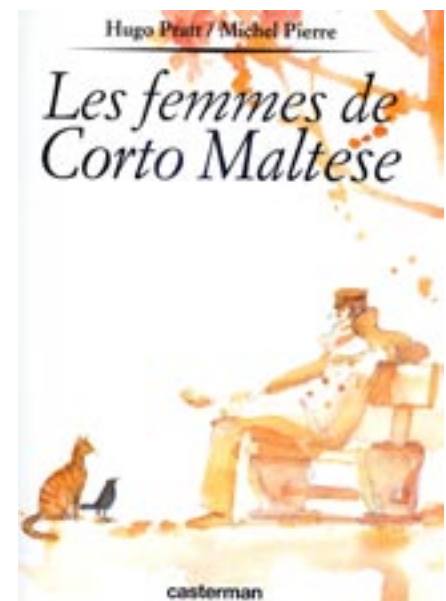
■ LA NOSTALGIE ■

Tout le paradoxe de l'éternel voyageur réside dans la nostalgie d'endroits déjà visités et connus, panachée avec le désir incontrôlable du départ et de la découverte de nouveaux horizons. Le bourlingueur est toujours poussé en avant par sa soif d'exploration, mais son esprit retourne parfois visiter ces



endroits qu'il a tant aimés.

Une fois la description exhaustive des lieux savamment appliquée en jeu, le MJ pourra parfois remémorer aux PJ des endroits ou personnages qu'ils ont déjà rencontrés, que ce soit pour souligner des antagonismes profonds (par exemple, rappeler les chaudes et ensoleillées terres du Sud à un voyageur perdu en pleine tempête sur la banquise peut paraître cruel, mais correspond assez bien à l'état d'esprit qu'on peut éprouver dans une telle situation) ou une ressemblance (rappeler un être cher, disparu ou que l'on n'a plus vu depuis des lustres, lors de la première rencontre avec un tiers, peut être un choix judicieux pour faire





apprécier - ou détester - immédiatement le nouveau venu). Avoir près de soi quelqu'un qui en rappelle un autre soulagera souvent, ou diminuera un sentiment de culpabilité lié au passé. Plus le passé d'un univers ou d'un personnage est complexe, plus il est

complet, et plus vous aurez de matière pour faire rêver vos joueurs.

Il existe chez Pratt une certaine nostalgie des femmes dans leur éternelle redécouverte par le héros. Celles qui apparaissent dans ses ouvrages possèdent toutes un petit quelque chose en plus qui les rend digne d'intérêt : que ce soit un caractère fort, une ambition dévorante ou une plastique troublante importe peu. La récurrence de tels traits parmi les femmes que croise Corto me fait penser qu'il n'est entouré ou attiré que par un type de femmes particulier (certains exégètes vont même jusqu'à affirmer que Corto recherche spécialement ce type de femmes pour retrouver les traits de sa mère, mais passons...) et que l'habitude qu'a l'homme d'essayer de retrouver ses premières amours est tout à fait plausible dans ce type de jeu.



Une question intéressante à poser au PJ serait : « *quel est ton type de femme/homme (physique, caractère, manies, etc.) ?* ». Bien sûr, le joueur risque de parler de ses conceptions propres, et pas de celles de son personnage... La façon de cerner le personnage dans ses relations amoureuses serait donc bien artificielle, mais il est difficile de trouver d'autres moyens, à part celui d'étudier la vie affective du joueur (mais là encore, on ne serait pas fixé sur celle du personnage).

Des amours de passage pourront évidemment rendre le jeu plus intéressant, surtout à l'heure de l'éternel départ du personnage, déchiré entre son équilibre fraîchement trouvé et son irrépensible envie de partir...

■ LE RÊVE ET ■ LA SYMBOLIQUE DU MYSTICISME

Hugo Pratt a toujours aimé insérer l'onirique dans ses œuvres, et la plupart des MJ l'utilise avec plus ou moins de bonheur lors de leurs parties. Mais pourquoi rêver en jeu, alors que ce dernier est déjà le pendant du songe éveillé ? Le PJ ne se rappelle pas tous ses rêves, à moins qu'il n'en fasse la demande expresse au MJ, et seuls demeurent ceux qui peuvent avoir une signification sur sa vie, représenter une forme de prophétie ou le prévenir d'un danger. Le rêve est un utilitaire basique du MJ, mais peut se révéler une torture fondamentale pour le personnage par le biais de cauchemars récurrents, si le MJ est un sadique subtil. Ce dernier saura user, avec parcimonie, de ce moyen de pression ou d'information avec ses joueurs.

Mais imaginons l'optique inverse : on a souvent vu Corto avoir pleinement conscience de son rêve et en devenir le spectateur privilégié, voire l'acteur. Plutôt que de se laisser guider dans ses rêves par le MJ, le PJ pourra probablement prendre les commandes de ses songes et changer les scènes, les personnages, voire tous



les éléments. Ce sera au MJ de réagir en transformant certains éléments récurrents du rêve. Par exemple, malgré les changements de décor intempéstifs du joueur, le MJ ajoutera dans chaque scène une statuette africaine en ébène, qui est le butin du cambriolage perpétré par le personnage ; la statuette est l'élément récurrent et sa présence dans le rêve peut vouloir signifier que le personnage doit réparer son crime. Le PJ sera alors davantage conscient des signes présents, puisque ce seront ceux transmis par le MJ, et pourra alors mieux les interpréter. Cela facilite souvent les incompréhensions liées à des allusions qui pourraient sembler évidentes à tous, sauf à l'intéressé.

De plus, cette méthode permet au PJ de s'appropriier pleinement son rêve, surtout s'il est assez loufoque pour être passé maître dans le domaine du n'importe quoi. On se rappellera du branle que Corto est obligé de danser avec les musiciens squelettes pour progresser dans son aventure des *Helvétiques*. Voilà ainsi le moyen de rendre plus tangible, et c'est très paradoxal, l'expérience onirique.

J'espère que toutes ces astuces et procédés exposés plus haut vous

aurez permis de « mettre du Corto Maltese dans vos parties ». Faites tout de même attention à bien choisir les joueurs à qui vous proposez ce genre d'escapade romantique, car tous ne seront pas forcément intéressés.



Je suis cependant convaincu que l'expérience peut être enrichissante, que ce soit du côté du narrateur, qui délaissera un peu ses bestiaires monstrueux et autres livres de règles pour se concentrer sur l'intrigue, probablement assez romantique, ou du côté du joueur, qui se reposera par l'évasion vers de nouveaux horizons et la part active qu'il prendra au scénario par l'histoire de son personnage et la potentielle improvisation de certaines scènes (les rêves et les descriptions, notamment).

C'est grâce à cette liberté de narration accordée au joueur que ce dernier arrivera, tel Corto qui s'était tracé lui-même sa ligne de chance dans le creux de sa main, à mener lui-même (ou à en être persuadé, du moins) sa destinée. ■



ALORS QUE LES TENANTS DE DEUX MODES DE MONDIALISATION ÉCONOMIQUES S'AFFRONTENT NON LOIN DES PLAGES DE BIARRITZ AVEC PLUS OU MOINS DE RETENUE, DES MEURTRES ENSANGLANTENT LA CÔTE BASQUE. SI CERTAINS RÊVENT ENCORE « SOUS LES PAVÉS, LA PLAGE », D'AUTRES PENSENT « SOUS LES FLOTS, LE SECRET ». SAUREZ-VOUS DÉMÊLER CET ÉCHEVEAU AUX SENTEURS MALSAINES?

Direct À LA poubelle

PAR Xaramis

ILLUSTRATION
Domaine public
et droits réservés

■ L'HISTOIRE EN QUELQUES MOTS

Quelques jours avant un sommet des grands dirigeants du monde à Biarritz, un cargo a déversé des barils de produits toxiques dans la fosse marine au large de Capbreton. Le déversement a eu lieu de nuit, mais deux petits bateaux (l'un portant un groupe de jeunes gens en virée, l'autre un retraité insomniaque) étaient dans la zone et ont vu ce qui se passait. Ces témoins gênants ont été repérés par l'équipage du cargo. L'affréteur du cargo, prévenu rapidement, dépêche des hommes de main sur la côte basque pour éliminer ces témoins. L'élimination ayant lieu durant le sommet / contre-sommet, ces meurtres prendront un sens politique... à moins que les PJ ne découvrent les dessous de cette sordide affaire de pollution maritime.

Ce synopsis est directement inspiré du roman *Les gens bons bâillonnés*, de Jean-Christophe Pinpin, de la série *Le poulpe*, aux Editions Baleine (1996).

OUVERTURE : Biarritz, de nos jours

La cité balnéaire, capitale du surf et perle luxueuse de la côte basque, est en ébullition : elle a en effet été choisie pour accueillir un sommet des grands dirigeants et penseurs libéraux du monde entier.

Evidemment, il n'en fallait pas moins pour que converge vers Biarritz un contingent bigarré et hétéroclite d'opposants : alter-mondialistes, militants d'extrême gauche, écologistes, hippies nostalgiques, éternels insatisfaits, anarchistes encagoulés, indépendantistes basques radicaux, et provocateurs en tout genre.

Bien sûr, les autorités ont pris leurs précautions, et personne n'a mégoté pour assurer la sécurité : les forces de l'ordre en civil ou en tenue arpentent les rues et inspectent les toits, les navires de la Marine nationale surveillent la mer, avions et hélicoptères sillonnent le ciel.



Qui sont les PJ ?

Cette aventure n'est pas écrite pour être vécue par un groupe pléthorique de PJ, mais plutôt pour deux ou trois personnages, quatre au grand maximum. Sans vouloir contraindre trop fortement les choix des joueurs, ce scénario a été pensé pour être vécu par des PJ un peu terre-à-terre¹ : militants alter-mondialistes ou écologistes, journalistes d'investigation, etc. L'idéal serait un duo ou un trio de PJ liés entre eux par un passé commun. Des études dans la même université, par exemple, ou un engagement politique ou citoyen similaire. Peut-être les PJ se sont-ils ensuite perdus de vue pendant quelques années, ayant suivi chacun leur voie, et se retrouvent-ils par hasard à l'occasion de cet événement ? Et qui sait ce qu'ils ont fait, chacun de leur côté, pendant ces années de séparation ? Se sont-ils contentés de signer des pétitions, ou ont-ils saboté des trains transportant des déchets nucléaires ? Ont-ils travaillé au grand jour ou rejoint les ombres de la clandestinité ?

Laissons aux joueurs le soin de

définir en plus grand détail ces personnages, et au MJ de les guider dans leurs choix, en gardant à l'esprit que certains savoir-faire pourront être mis à profit au cours de l'aventure.

Premiers contacts

Comme il fallait s'y attendre, le rassemblement, dans une même zone, d'autant de forces de l'ordre et de mécontents de toute essence ne pouvait que conduire à des heurts. Pourtant, dans les villages à la périphérie de Biarritz, le contre-sommet se déroule de manière plus pacifique : camping sauvage, barbecues géants, etc.

Pour les PJ, l'aventure peut donc démarrer de deux façons principales :

- entre charges des manifestants et contre-charges des CRS (ou l'inverse), dans le fracas des grenades anti-émeutes, les nuages de gaz lacrymogènes et les flammes des cocktails Molotov ;

- ou dans les odeurs de merguez et un kaléidoscope musical allant du rap urbain à la musique folk des années 1970.

Musicalement, le clou est le spectacle donné par Lance Mitchell, légende d'un autre temps, vétéran de l'île de Wight et de Woodstock, reconverti dans la défense des peuples premiers d'Amazonie ou du Canada, cédant les droits de ses disques et de ses concerts à des fondations et des ONG. Et il est le plus virulent, verbalement, des opposants à ce sommet qui incarne à ses yeux les pires côtés du capitalisme sauvage.

La musique alourdit les meurtres

Alors que tout se déroule comme prévu (entre conférences et manifs), la nouvelle éclate comme une bombe le troisième jour du sommet : un petit local associatif a fait l'objet d'un sanglant assaut, et huit personnes ont été tuées, dont Lance Mitchell.

Les premières pistes sont maigres : le ou les tueurs ont tiré à l'arme automatique, d'un calibre assez courant

¹ Voir, à ce sujet, le paragraphe sur mes notes personnelles.



(9mm Parabellum), les victimes n'ont pas réagi. Une exécution en règle ?

Les victimes sont variées : chanteurs de rap, militants anti-OGM, indépendantistes basques, faites votre choix. Dans les rues et les bistrot, chacun y va de ses commentaires, de ses explications : règlement de compte entre mouvements rivaux, acte d'un déséquilibre, etc.

Pépé casse sa pipe

Le lendemain, alors que ce barbare épisode obnubile encore les esprits, la côte basque se réveille dans un autre bain de sang. Cette fois, c'est à Anglet, entre Biarritz et Bayonne, que cela a eu lieu. Mais, là, il y a eu un témoin : une vieille dame qui revenait chez elle après avoir promené son chien le long du fleuve, comme chaque matin, a pu apercevoir la scène. Deux personnes sur une puissante motocyclette, l'un pilotant et l'autre tirant avec une mitrailleuse.

D'après la vieille dame, le tireur a fait feu sur une camionnette garée le long du trottoir, mais un vieux monsieur qui passait à côté a été tué lui aussi. Il se trouve que dans la camionnette dormaient trois militants italiens connus pour leur engagement d'extrême gauche.

Derrière l'écran de fumée

Dans le contexte du sommet et du contre-sommet, ce second attentat prendra certainement, dans l'esprit du public, une connotation politique. Il

revient aux PJ de s'intéresser à cette affaire en ayant, souhaitons-le, une perspective différente.

Ils pourront notamment mettre à profit les informations suivantes (qu'ils devront aller chercher une par une, bien sûr, héhéhé) :

- la majeure partie des victimes du premier attentat forme un groupe qui appréciait les virées en mer, avec le voilier du père de l'un d'entre eux (paradoxalement, ces militants anti-bourgeois semblaient apprécier cette activité de loisir) [témoignage à obtenir auprès de leurs amis proches] ;

- le pépé abattu lors du deuxième attentat était lui aussi un aficionado de la pêche en mer. Insomniaque, il aimait à prendre son petit bateau à moteur et naviguer de nuit, le long de la côte, et faire quelques parties de pêche à l'aube, avant que les autres plaisanciers ne viennent envahir son espace [témoignage à obtenir auprès de ses voisins] ;

- il se trouve que six jours avant le « congrès des puissants », les militants du premier groupe et le pépé étaient en mer, à peu près dans la même zone, à quelques milles nautiques au large de



Capbreton (au nord de Bayonne). Cet endroit est connu pour la fosse marine qui s'y ouvre, et dont la profondeur dépasse rapidement les 2.000 mètres [témoignage à obtenir auprès de pêcheurs de Capbreton, par exemple] ;

- à peu près au même moment, un cargo battant pavillon chypriote croisait dans les mêmes eaux. Ce navire est entré à la marée suivante dans le port de Bayonne [témoignage à obtenir auprès de la capitainerie du port de Bayonne] ;

- les jeunes militants du voilier, intrigués par la présence du cargo quasiment arrêté dans la zone de la fosse, ont fait quelques photos du navire [témoignage à obtenir auprès de la petite amie de l'une des victimes ; elle a l'appareil photo de son copain décédé, et la pellicule² - qui est encore dedans - porte des clichés sur lesquels on voit le navire larguer à la mer de pleines grappes de fûts métalliques].

La résolution de l'affaire

Il sera probablement difficile de démêler les fils de cet écheveau. Et encore plus difficile d'arriver à prouver quoi que ce soit de ce déversement sauvage (si les fûts sont immergés à plusieurs centaines de mètres de profondeur, personne ne s'aventurera à aller en rechercher la trace...). Quant à arriver à faire « punir » le cargo, son commandant ou son armateur, quand on sait le mal qu'il y a déjà à punir des navires pris sur le fait... Mais, même si obtenir justice sera difficile, l'affaire n'est pas totalement désespérée, et quelques pistes se présentent aux PJ³.

Tout d'abord, il y a quelques témoins, et leurs récits peuvent servir de base. Une base à étayer par les photos du cargo. Il y a aussi la troublante coïncidence des morts de ces témoins. Faire éclater l'affaire dans les médias pourra déjà être une satisfaction.

Néanmoins, mettre la main sur les « vrais » responsables sera très probablement mission impossible pour les PJ. Mais, si les chances des PJ sont

² Pour surfer sur la vague actuelle, le MJ pourra remplacer l'appareil photo à pellicule argentique par un appareil photo numérique, ou par un téléphone portable à fonction appareil photo.

³ Merci à Arc-en-Gel, Arnal et Olivier, du forum de la Cour d'Obéron, pour leurs réflexions suite à ma publication de la première version du synopsis, et dont je me suis nourri pour concocter la version présentée ici.

minces, elles ne sont tout de même pas inexistantes. Et les PJ peuvent avoir des « contacts » influents, ou peuvent mener des actions influentes :

- certains mouvements écologistes d'ampleur internationale ont des moyens juridiques actifs, ils ont aussi une capacité de mobilisation des télévisions, de la presse, etc. ;
- sans aller jusqu'à faire sauter des usines, les PJ peuvent essayer d'infiltrer l'adversaire pour aller chercher des preuves au cœur du système (jusque dans les lieux de décision de l'entreprise polluée) ou à ses marges (au niveau du maillon de transmission entre l'entreprise polluée et la compagnie maritime qui a accepté de faire le sale boulot du déversement en mer).

Ce scénario peut donc être vu comme une entrée en matière de quelque chose de plus grand. En l'approchant ainsi, la fin un peu amère de ce scénario devient, plus simplement, une porte étroite à franchir pour aller vers un autre type d'aventures.

Cela nécessitera peut-être de gérer cela en une mini-campagne, où les joueurs incarneront successivement différents types de PJ, selon les besoins des épisodes.

Comment enrichir ce scénario ?

Dans un synopsis écrit pour le concours, difficile d'aborder des intrigues secondaires. Mais ce contexte du contre-sommet peut servir à trouver des motivations aux PJ, qu'ils soient « locaux » ou « étrangers ».

Peut-être des contacts diplomatiques entre divers mouvements d'opposants, en essayant d'échapper à la surveillance de « ceux d'en face ». Un jeu de chat et de souris, dans l'ombre.

Ou une histoire (romantique ?) entre deux personnes qui se sont perdues de vue depuis des années et qui se retrouvent par hasard dans cette immense cocotte-minute sous pression. Par exemple deux personnes s'étant connues (et aimées ?) pendant leurs études et qui ont suivi, par la suite, deux



chemins totalement opposés : l'une dans le militantisme écologique, l'autre au service d'une grande firme de chimie. Dans le cadre de ce scénario, ceci débouchera-t-il sur une confrontation ou sur une alliance ?

Adapter ce synopsis

Ceux qui voudront jouer le scénario en lui gardant l'identité géographique proposée pourront le faire. Mais ceux qui voudront le déplacer le pourront aussi, du moment que certains éléments sont conservés (la fosse marine, par exemple) ou remplacés (la fosse marine peut être remplacée par une zone de fort courant marin, l'idée étant la même : faire disparaître des déchets).

Notes personnelles

Même si ce scénario peut sembler frustrant pour les joueurs, c'est un choix délibéré. Je ne cherche pas à engendrer la frustration forcée des joueurs, mais j'ai envie de mettre les joueurs dans des situations où trouver une solution ne se limite pas à « dessouder » ceux d'en face.

En outre, c'est un scénario destiné à des PJ qui pourraient être vous ou moi ; c'est un autre choix délibéré. Certains me reprocheront peut-être de proposer des scénarios trop terre-à-terre ou trop « vie quotidienne ». Tant pis. Mais si au moins une personne m'écrit en me disant : « j'ai envie de faire jouer une aventure comme celle-là », alors

j'aurai atteint mon but.

Enfin, lors de débats sur la Cour d'Obéron, à l'occasion du concours dans le cadre duquel j'ai écrit ce scénario, certains ont pointé son côté militant. J'assume ce militantisme, à plusieurs niveaux : je milite pour que le JDR ne se contente pas de ressasser sans fin le même type d'histoires, je milite pour montrer que des scénarios de JDR peuvent aussi aller dans d'autres sens que la montée en puissance des PJ, leur soif de l'or ou du pouvoir, et je suis préoccupé par les questions sociales et d'environnement (entre autres). Je ne vois pas pourquoi le JDR ne pourrait pas aborder ces questions là et les laisserait dans le champ des romans, des films, etc.

Le comportement malveillant que j'utilise comme élément dans le scénario est, hélas, très crédible, et malheureusement pas rare du tout. Et la motivation en est simple : accroître les profits en réduisant les coûts. L'élimination dans les règles de certains déchets est particulièrement coûteuse (il faut transporter les déchets jusqu'à un site de traitement, payer ce traitement, etc.). Il est donc facile de comprendre que certaines entreprises indélicates choisissent de se débarrasser de ces déchets d'une autre manière. La mer étant vaste, elle sert de décharge sauvage. Ce n'est pas un fantasme de militant, c'est une réalité quotidienne. ■



LA SURFACE DE LA MER EST UNE FRONTIÈRE ENTRE DEUX MONDES : LE NÔTRE ET UN AUTRE. POUR FRANCHIR CETTE FRONTIÈRE, FAUT-IL ÊTRE FOU, AVIDE OU CURIEUX ? SUIVEZ-NOUS DANS LA DÉCOUVERTE DE CETTE AVENTURE AU TRAVERS DES ÉPOQUES. ET PEUT-ÊTRE VOUS EN SERVIREZ-VOUS DANS UNE PARTIE ?

L'HOMME sous la mer

PAR Xaramis

ILLUSTRATION
Domaine public
et droits réservés

■ POURQUOI ALLER SOUS LA MER ? ■

Bien malin ou bien menteur qui pourrait affirmer ce qui a poussé le premier homme à aller voir ce qu'il y a sous la surface de la mer. A défaut de pouvoir y répondre avec certitude, nous pouvons, à tout le moins, envisager quelques raisons qui ont pu le conduire vers cet espace de mystère, de beauté, de richesses et de danger.

Pourquoi pas, tout simplement, son appétit ? Les peuplements riverains des fleuves, lacs et mers découvrent rapidement poissons, mollusques et crustacés dont ils peuvent se nourrir. Mais la plongée à but alimentaire n'est pas, contrairement à la pêche, très largement répandue. Elle est même plutôt limitée, dans ses premiers millénaires d'existence, à l'Extrême-Orient, et notamment ce qui est aujourd'hui Japon et Corée.

Les fonds marins offrent aussi de quoi fabriquer bijoux et parures : le corail rouge et les nacres en Méditerranée, les perles de la mer Rouge à la mer de Chine. Parfois, les plongeurs ramènent des créatures pour leur aspect pratique : les conques que l'on fera sonner, les murex qui donneront la teinture pourpre, les éponges.



Et la guerre, demanderez-vous ? Éternel moteur, elle est bien présente dans l'épopée de l'homme sous la mer. La mythologie et l'histoire antique nous rapportent les exemples de bien des guerriers-plongeurs : Glaucos le Crétois qui participe à l'expédition des Argonautes, Scyllias et sa fille Cyana qui mettent à mal la flotte perse de Xerxès, les *kolympoi* grecs et *urinatores* romains s'en prennent aux navires ennemis, surtout là où ils sont le plus vulnérables, c'est-à-dire au mouillage. Ce sont là les ancêtres des nageurs de combat d'aujourd'hui. Cette fonction guerrière sera, au long des siècles, le principal facteur d'avancée technique de l'homme sous la mer.

Ne nous voilons pas la face, l'appât du gain n'est pas bien loin, lui non plus. Pourquoi laisser dormir au fond de l'eau les cargaisons précieuses contenues dans le ventre des épaves ? Cette activité est si courante en Méditerranée antique qu'elle a été codifiée, au III^e siècle avant notre ère, par un texte connu comme « loi de Rhodes » ! La récupération de cargaisons naufragées reste une fonction bien établie des plongeurs et des engins sous-marins tout au long des siècles, jusqu'à nos jours. Mais d'autres richesses que celles des épaves attirent la



convoitise : champs pétroliers, nodules polymétalliques, voilà des enjeux d'aujourd'hui et de demain.

Toutefois, la curiosité, l'envie de savoir, le goût d'apprendre, eux aussi, ont attiré des gens sous la surface. Une curiosité qui ne date pas d'hier, puisque des mosaïques crétoises de 2 000 ans avant notre ère dépeignent des scènes de vie sous-marine très détaillées.

■ L'HOMME ■ N'EST PAS CHEZ LUI SOUS L'EAU

Ce sous-titre peut paraître enfoncer des portes ouvertes. Et pourtant, l'homme rencontre bien des difficultés pour aller sous l'eau. Les deux problèmes principaux sont celui de la respiration et celui du mouvement.

Respirer sous l'eau, tout un programme

L'homme n'étant pas adapté à tirer profit de l'oxygène dissous dans

l'eau¹, il doit amener de l'air avec lui.

La première façon, la plus naturelle, est d'emprisonner de l'air dans ses poumons et de plonger sous l'eau : c'est la plongée en apnée. Il est facile de comprendre que ceci n'offre qu'une autonomie limitée, même si les apnéistes expérimentés peuvent rester plusieurs minutes en immersion. Pour des plongées de plus longue durée, il faut donc emporter plus d'air. Et c'est là que les ennuis commencent. Des ennuis qui proviennent à la fois de questions de physique et de questions de physiologie. Oh, ne vous enfuyez pas, il n'est pas de mon

propos de vous assommer avec des cours théoriques.

L'air que nous respirons est composé en très grande partie d'azote, dont nous ne tirons aucun profit particulier, et d'oxygène, qui nous est indispensable. Or, en plongée, ces deux gaz posent des problèmes, chacun à sa manière.

L'oxygène, à forte pression, devient toxique, et corrosif pour les voies respiratoires.

L'azote, lui, nous complique la vie par deux effets. Tout d'abord, l'azote se dissout dans le sang mais notre organisme ne l'utilise pas. Il reste donc stocké dans le sang, sous l'effet de la pression. Mais, lors du retour vers la surface, lorsque la pression diminue, tout cet azote prisonnier du sang va devoir s'éliminer par la respiration ; il faut remonter lentement, en respectant, au besoin, des arrêts appelés paliers de décompression. Sans cela, le plongeur risque la formation de bulles d'azote dans ses vaisseaux sanguins, et donc une embolie. En outre, à partir d'une profondeur de quarante mètres

environ, l'azote a tendance à provoquer une narcose, une sorte d'ébriété à laquelle les réactions varient selon les plongeurs : tout comme certains buveurs ont le vin gai et d'autres le vin triste, la narcose peut être euphorique ou, au contraire, angoissante.

Pour plonger à grande profondeur, il convient donc de remplacer une partie de l'azote de l'air « normal » par une plus grande proportion d'un autre gaz neutre, généralement de l'hélium. Mais l'hélium, à son tour, à de très hautes pressions, pose des problèmes, car il entraîne des perturbations nerveuses, connues sous le nom de syndrome nerveux des hautes pressions (SNHP). En plongée profonde, on recourt donc souvent à un mélange d'hélium, d'azote et d'oxygène, la faible part d'azote retardant l'apparition du SNHP sans entraîner de narcose notable.

Enfin, un autre gaz guette le plongeur de ses effets néfastes : le gaz carbonique. Presque tout le monde a rabâché, à l'école primaire, qu'il est inodore et incolore. Et c'est ce qui le rend dangereux, puisqu'il n'est pas détectable par le plongeur lui-même. Rejeté par nos poumons lors de l'expiration, il doit être éliminé de l'environnement confiné du plongeur. Sinon, celui-ci risque la perte de conscience. Ce problème se rencontrait principalement dans les premiers dispositifs de réserve d'air (comme des chaudrons retournés) ou dans les cloches de plongée, qui n'étaient pas assez ventilées.

En résumé, que ce soit avec les gaz inspirés ou ceux expirés, le plongeur a bien des adversaires...

Se déplacer sous l'eau, encore un autre programme

Mettre la tête sous l'eau est une chose. Mais se déplacer sous la surface, voilà qui n'est pas immédiat. Il faut résoudre aussi bien le problème du déplacement vertical, vers le fond comme vers la surface, et le déplacement horizontal. Ainsi, jusqu'à la deuxième moitié du

1. L'homme « normal », je veux dire, pas *L'homme qui venait de l'Atlantide* (en slip jaune), comme dans la série télévisée.

2. Ceux de Pascal, Torricelli, Boyle ou Mariotte, pour ne citer que quelques exemples.

XX^e siècle, l'homme sous-marin marche debout sur le fond.

■ LES GRANDS PAS DE L'HOMME SOUS LA MER

L'ambition de cet article n'est pas de dresser un tableau détaillé des progrès réalisés depuis le moment où Thésée, fils d'Egée et vainqueur du Minotaure, faisait montre de ses talents de plongeur, jusqu'à aujourd'hui. Mais plutôt d'indiquer quelques grands tournants dans cette aventure à la fois scientifique et technique. Si de vrais progrès ont été réalisés grâce aux apports scientifiques², la technique ne suit pas le mouvement des idées. En regardant les différents dispositifs nés de l'imagination des uns et des autres, il faut se souvenir qu'il y a loin entre des schémas sur le papier et la réalisation concrète d'un équipement. A l'époque moderne, par exemple, les brevets sont très vagues sur les spécifications techniques des engins, et parfois totalement lyriques sur les performances qui peuvent en être attendues.

Deux grandes idées ont fait avancer l'homme sous la mer : d'une part, celle d'une immersion de l'homme lui-même au contact de l'eau, d'autre part, celle d'un homme s'aventurant sous la mer sans être au contact de l'eau.

L'homme dans l'eau

Les premiers hommes ont très probablement plongé nus, avec pour seule réserve d'air celle de leurs poumons, pour des plongées de deux à trois minutes sous l'eau. Parfois, des chaudrons retournés leur servaient de réserve d'air. Et ce système a perduré, dans ses grandes lignes, jusqu'à notre XVI^e siècle. Certains indices, comme une miniature perse du XIV^e siècle, laissent penser que des plongeurs ont pu utiliser des lunettes, mais cette technique ne sera vraiment générali-



sée qu'à partir de la deuxième moitié du XX^e siècle !

La Renaissance apporte peu de progrès. Bien sûr, l'incontournable Léonard de Vinci y est allé de sa contribution, dans son *Codex Atlanticus* (1500), avec ce que nous appellerions aujourd'hui un scaphandre³ probablement inspiré d'un manuscrit allemand de 1430. A cette période-là, le scaphandre est un bric-à-brac formé d'une tenue de cuir, d'un tuyau et d'une réserve d'air en surface. Mais, en l'absence d'une pompe foulante, le plongeur ne peut pas aspirer l'air, à cause de la différence de pression entre la surface et sa profondeur d'immersion ; ce phénomène, qui ne sera démontré par Pascal qu'au milieu du XVII^e siècle, empêche de respirer avec un tel dispositif au-delà d'un mètre de profondeur.

C'est Papin, en 1689, qui avance l'idée de la fourniture d'air par des soufflets de forge et des pompes à pression. Idée que reprend Halley, qui passe une heure et quart à quinze mètres de profondeur, dans une cloche de plongée en compagnie de trois personnes, en 1721. Au fil des décennies, la cloche va se réduire en taille, pour devenir un casque, ce qui nous approche de la silhouette du scaphandrier aux pieds lourds, tel que nous l'avons en tête. En 1772, le sieur Fréminet crée ce qu'il nomme la « machine hydrostatergati-

que », qui pose les principes du scaphandre ; en 1773, il passe 45 minutes à 7 mètres de profondeur, et une heure à 17 mètres en 1774. Mais ces avancées ne vont pas sans drame : ainsi, en 1775, Spalding et son fils se tuent dans un accident de plongée ; leurs contemporains ont pensé à une crise d'apoplexie, mais il s'agissait très probablement d'un accident de décompression.

Au XIX^e siècle, l'homme apprend réellement à respirer, à se mouvoir et à travailler sous l'eau. S'il ne fallait retenir que cinq noms qui ont permis ces progrès, ce serait ceux de Siebe (qui a inventé le scaphandre moderne), de Rouquayrol et Denayrouse (qui ont mis au point l'appareil respiratoire autonome) et Bert et Haldane (deux physiologistes qui ont étudié la respiration en atmosphère confinée et la décompression). Mais ceci ne doit pas faire oublier que leurs découvertes sont la somme ou la synthèse, effectuée au bon moment, d'innombrables travaux menés par d'autres, avant ou en même temps qu'eux.

Au XX^e siècle, alors que la technique permet de descendre à plus grande profondeur, c'est le phénomène, jusque là insoupçonné, de narcose à l'azote qui est mis en évidence. Rapidement, les chercheurs pensent à remplacer tout ou partie de l'azote par un gaz neutre. L'argon, le krypton et le xénon étant trop lourds, le néon rare et cher, et l'hydrogène dangereux à manipuler, c'est l'hélium qui est finalement retenu. Les scaphandres, eux, évoluent peu, techniquement, si ce n'est par la création de scaphandres rigides articulés, qui permettent de résister à la pression exercée par l'eau.

Louis Boutan, à la naissance du XX^e siècle, fait un pas important : il libère le scaphandrier du cordon ombilical qui, jusque-là, le reliait à la surface en lui apportant l'air qu'il respire. En fabriquant une bouteille d'air comprimé, il ouvre la voie au « scaphandre autonome »⁴.

3. Le mot « scaphandre » n'a été inventé qu'en 1775, par l'abbé de la Chapelle.

4. Le même Louis Boutan a été le premier à réaliser des photographies sous-marines grâce à un appareil étanche de sa propre conception, en 1893.

En 1926, l'officier de marine Yves Le Prieur, considéré aujourd'hui comme le père de la plongée moderne, fait l'essai, dans une piscine, d'un bloc autonome constitué d'une bouteille de gaz et d'un régulateur permettant à l'air d'arriver en continu.

Ce n'est que dans les années 1930 que les palmes apparaissent. Et, en 1942, le scaphandre autonome tel que nous le connaissons, avec sa bouteille d'air comprimé et son détendeur, grâce à Emile Gagnan, un ingénieur d'Air Liquide. Le plongeur est enfin libre⁵ !

Désormais, les avancées se feront principalement dans quelques directions majeures :

- rendre la plongée accessible au plus grand nombre, avec le développement de la plongée de loisir ;
- permettre à l'homme de travailler sous la mer, dans des conditions satisfaisantes de sécurité, y compris à des profondeurs importantes ;
- rendre le plongeur discret à des fins militaires.

L'homme sous l'eau, au sec

La cloche de plongée a été une première étape sur le chemin qui va permettre à l'homme de se déplacer sous l'eau sans être à son contact. Au début simple chaudron retourné, la cloche de plongée s'agrandit et englobe entièrement le plongeur.

L'idée de la cloche de plongée dite « d'Alexandre » est reprise vers 1530. Elle est utilisée notamment pour travailler sur des épaves, par exemple au lac Nuri sur les galères de Caligula (1531), à Tolède (1538) ou à Venise (1552). Mais cette cloche pose le problème de la non-évacuation du gaz carbonique produit par les plongeurs, ce qui leur donne, au mieux, de fortes migraines.

C'est l'Anglais William Bourne qui pose le principe du sous-marin, en 1578, avec un navire en bois, totalement étanche, mais sans moyen de propulsion ; avec des ballasts latéraux en cuir souple, Bourne pose également le principe

des variations de poids d'une enceinte étanche, principe fondamental du mouvement vertical d'un sous-marin. Le Hollandais Cornelius Drebbel, dans les années 1620, crée la base d'un sous-marin à rames, mais n'utilise pas de ballasts. Cependant, il met au point une « liqueur qui renouvelle l'air », dont la composition est inconnue mais dont il est très probable qu'il s'agissait d'un liquide piégeant le gaz carbonique. Les vingt années qui suivent la mort de Drebbel, survenue en 1634, voient fleurir de nombreux projets.

Toutefois, ce n'est pas avant le début du XVIII^e siècle que des avancées importantes se font jour. En 1715, le « tonneau » de Lethbridge fait sensation, et il est mis en opération pour renflouer des épaves ou relever des cargaisons à Plymouth, à Madère, aux Indes orientales ou encore en Afrique du Sud.

Soixante ans plus tard, le jeune Bushnell, alors âgé de 24 ans, fait fonctionner sa *Tortue* à New York. Mais son engin est trop instable, et incapable de se maintenir à une profondeur donnée.

Tout au long du XIX^e siècle, les progrès en matière de navigation sous-marine vont démontrer trois tendances majeures : la part de plus en plus importante prise par les ingénieurs, et particulièrement ceux de la construction navale ; la finalité guerrière de plus en plus marquée des navires ainsi conçus ; et l'intégration des progrès scientifiques, notamment l'énergie motrice de la vapeur, l'électricité et la métallurgie.

En juillet 1800, l'Anglais Fulton, avec l'approbation d'une commission établie par le Consulat français, et avec l'appui d'hommes de sciences comme Monge ou Laplace, lance son « bateau-poisson », le *Nautilus*. Drôle de navire que ce *Nautilus* : une coque en cuivre, en forme de cigare légèrement aplati, avec un mât repliable et une voile pour se déplacer en surface, et une hélice mue à la force des bras. Même si les essais sont plutôt concluants, malgré la difficulté, là encore, à se maintenir

à une profondeur donnée, Bonaparte trouve que ses performances militaires ne sont pas à la hauteur. Il éconduit Fulton, qui retourne trouver une oreille plus attentive chez les Anglais.

Français et Anglais cherchent à développer des sous-marins, chacun des camps poursuivant le rêve de s'assurer une suprématie sur l'autre. Mais, soit parce que la France n'a jamais cru à la nécessité d'être une puissance navale, soit parce que l'Amirauté anglaise ne croyait pas que l'avenir passait par les sous-marins, les progrès restent maigres. Dans les années 1840, l'*Hydrostat* et le *Pyrhydrostat* du Dr Payerne, restés à l'état de projets, ne sont encore que des cloches à plongée mobiles. L'Allemand Wilhelm Bauer, malgré l'échec de son *Brantaucher*, coulé à Kiel en 1850, persévère avec le *Diable marin* : celui-ci, après plus de 130 plongées en deux ans sombre néanmoins, en 1860. La liste est bien longue des projets jamais aboutis, des prototypes engloutis, des engins aux performances médiocres. Certes, ces engins plongent, mais ils ne naviguent pas, peinant à se maintenir horizontalement. Dans les années 1860, le *Plongeur*, du capitaine de vaisseau Bourgeois et de l'ingénieur du Génie maritime Brun, marque une étape décisive, car il est conçu et construit par des professionnels du domaine. Avec ses 45 mètres de long, ses 3,60 mètres de diamètre et son déplacement de 450 tonnes, il a la taille d'un sous-marin moderne ! Environ 20 ans plus tard, c'est le *Gymnote* de l'ingénieur Gustave Zédé qui frappe un grand coup : né en 1888, ce sous-marin de 17,20 mètres de long et de 30 tonnes, à propulsion électrique, va effectuer deux mille plongées jusqu'à son désarmement en 1907. Le *Gymnote* peut être considéré comme le premier « vrai » sous-marin.

Par la suite, des évolutions techniques sont apportées à partir du *Gymnote* : les ballasts sont placés à l'extérieur de la coque, ce qui donne une plus grande flottabilité au sous-marin et l'autorise

5. Tout au moins jusqu'à des profondeurs raisonnables.

à naviguer en surface, et un second système de propulsion est ajouté, à vapeur ou au diesel, ce qui confère une plus grande autonomie en surface, tout en permettant de recharger les accumulateurs électriques.

Désormais, les sous-marins et submersibles⁶ vont suivre deux voies de développement. Sans surprise, la voie militaire sera bien présente. Deux guerres mondiales puis une guerre froide vont servir de terrain d'expérimentation. Sous-marins d'attaque, contre les navires de surface ou les autres submersibles, ou sous-marins lanceurs d'engins, destinés à frapper des cibles terrestres éloignées, ils ont besoin d'autonomie et de discrétion. Le passage à la propulsion nucléaire apporte des réponses à ces deux soucis.

L'autre voie de développement sera la voie de la recherche scientifique. L'exploration des océans est, somme toute, une discipline récente, et ce pour deux raisons principales. D'une part, il a fallu attendre longtemps pour voir apparaître des moyens fiables permettant de pénétrer les océans et d'y lancer des travaux scientifiques. D'autre part, se lancer dans une exploration sans savoir ce que l'on cherche n'aurait pas eu grand sens. Or, jusque dans le troisième quart du XIX^e

siècle, on ignorait tout de la profondeur des océans et l'on pensait même qu'il n'y avait aucune vie en dessous de 500 mètres de profondeur. La mission du navire *Challenger*, qui navigue autour du monde à partir de 1872, bouleverse ces croyances : l'expédition ramène 1.500 espèces capturées à plus de 6.000 mètres de profondeur, et des fonds de



7.200 mètres sont détectés non loin du Japon ! Cette mission donne le coup d'envoi de l'océanographie. Biologie, géologie, étude de la dérive des continents et, plus tard, prospection pétrolière sont les moteurs du progrès. C'est l'ère, notamment, des bathyscaphes, ces engins conçus pour résister aux énormes pressions des grandes profondeurs, une épopée dans laquelle le nom du Suisse Auguste Piccard est gravé en lettres majuscules, tout comme ceux des engins *FNRS III* ou *Trieste*. Agissant en complémentarité avec des navires de surface, les bathyscaphes vont explorer des endroits insoupçonnés.

Mais les bathyscaphes sont des engins manchots. Même si certains ont des bras rudimentaires, ils ne sont pas adaptés à un vrai travail de prélèvement, par exemple. Ceci a donc amené à développer des sous-marins équipés de moyens adaptés (bras télé-manipulés, etc.). Et le débat s'est élargi aujourd'hui : vaut-il mieux concevoir et exploiter des engins habités capables d'intervenir à grande profondeur, ou des robots dotés des mêmes capacités et télécommandés à partir de la surface ?

■ ET DEMAIN ? ■

Difficile de savoir de quoi sera fait le futur de l'homme sous la mer. Les enjeux « classiques » perdureront très probablement : la stratégie et la tactique militaires, et l'exploitation des richesses océaniques⁷. Mais, au-delà de ça ?

Vivre sous la mer ? Plus d'un projet s'est fait jour. Certains sont restés à l'état de dessins, de vues d'artistes. D'autres ont été testés en grandeur nature. La décennie des années 1960, en particulier, a été riche d'expérimentations, dans le monde entier, de l'habitat *Diogène* de Link et Cousteau sur la côte méditerranéenne aux projets *Sea Lab* de la marine américaine dans les Bermudes, en passant par *Précontinent*

II du même Cousteau en mer Rouge. Soviétiques, Japonais, Allemands de l'Ouest, personne n'est absent de ce front. Pourtant, les « maisons sous la mer » finissent par être quasiment totalement délaissées : si les résultats techniques et scientifiques ont été encourageants, ces expériences étaient tournées vers le travail à grande profondeur, et ces infrastructures immergées étaient trop coûteuses à exploiter. Elles ont été détrônées par les expérimentations terrestres en caisson.

Néanmoins, certains, comme Jacques Rougerie, ont poursuivi dans cette voie. Il construit sa première maison sous-marine, *Galathée*, en 1977, un prototype à l'architecture adaptée à l'environnement marin, donc d'une esthétique résolument nouvelle par rapport aux projets plus techniques. En 1981, il lance *Hippocampe*, un habitat avec de larges baies transparentes ouvertes sous la mer. En 1988, c'est *Aqualabe*, une maison sous-marine à vocation de recherche pour séjours de très longue durée (6 mois d'autonomie) dans le cadre d'un parc sous-marin. Puis il oblique vers des structures destinées à l'entraînement sous-marin des spationautes, ou des projets d'aquariums géants dans des centres culturels de la mer.

Pourtant, certains domaines de recherches sont à la limite entre la réalité et la fiction.

C'est notamment le cas pour la plongée très profonde. Ainsi, la COMEX dont certaines réalisations et expérimentations ont été rendues célèbres par les médias : *Hydra 8* (connexion d'un pipeline par des plongeurs à 534 m de profondeur en pleine mer⁸, en 1988) et *Hydra 10* (le record du monde de profondeur établi, en 1992, à 701 m en caisson hyperbare, et toujours inégalé). Où se situe la limite humaine ? Aux mille mètres de profondeur ?

Pour repousser cette limite, faudra-t-il se passer de la respiration d'un

6. L'appellation de « submersible » désigne des navires capables de naviguer en surface comme en immersion.

7. A condition que le coût de leur exploitation soit compétitif avec celui de

leur exploitation terrestre.

8. Un travail sous-marin qui a nécessité, pour les plongeurs, 8 jours de compression et 18 jours de décompression, pour quelques heures de travail effectif.

mélange gazeux ? Nous avons vu, plus haut, que la respiration de certains gaz pose des problèmes physiologiques ou nerveux. Mais il faut aussi prendre en compte que plus la pression augmente, plus la densité du gaz augmente. Or notre système respiratoire n'est plus capable de fonctionner si le gaz est trop dense : l'inspiration et l'expiration ont du mal à se faire. Certains ont donc pensé à faire respirer... du liquide au plongeur. Ceux d'entre vous qui ont vu le film *Abyss* de James Cameron (1989), se souviennent certainement de la séquence où un rat de laboratoire puis un plongeur se retrouvent à « respirer » un liquide contenant de l'oxygène. Je n'irais pas jurer que les deux séquences ont été réalisées sans trucage, mais elles sont tout à fait plausibles en l'état actuel des recherches dans ce domaine. En effet, c'est dès 1959 qu'un physiologiste hollandais, Kylstra, a rempli les poumons d'un chien avec un « liquide respirable », sans aucune séquelle pour l'animal. Au milieu des années 1960, Clark découvre que l'oxygène et le dioxyde de carbone sont particulièrement solubles dans le perfluorocarbène, et mène ses premières expériences avec des souris anesthésiées. A la fin des années 1960, Kylstra tente une expérience sur un volontaire humain.

Ces recherches se poursuivront surtout aux Etats-Unis. Vers la fin des années 1990, avec l'amélioration des performances du perfluorocarbène et de la procédure expérimentale, des chiens peuvent être conservés vivants dans du perfluorocarbène plus de deux heures, sans subir de dommages respiratoires conséquents. Cette respiration en phase liquide trouve surtout des applications médicales, dans le cas de patients souffrant de difficultés respiratoires graves (infections, brûlures, inhalation de substances toxiques, et nouveau-nés prématurés). Il ne semble pas que cela a été utilisé, jusqu'à présent, pour la plongée, et la scène vue dans *Abyss* reste donc de la fiction, tant que la technique n'aura pas été vraiment perfectionnée sur la durée.

■ L'HOMME SOUS ■ LA MER DANS LE JEU DE RÔLE

« Bon, et avec tout ça », demanderez-vous, « que pouvons-nous faire en JDR » ?

Impossible d'être exhaustif sur la façon de mettre « un homme sous la mer » dans une partie de JDR. Mais voici, à titre d'exemple, trois voies envisageables, à adapter, dans les détails, selon les niveaux technologiques de vos univers de jeu.

Des espions aux pieds mouillés

Pourquoi pas une mission d'espionnage, pour aller dérober au camp adverse, quel qu'il soit, les plans, la maquette ou même le prototype d'un nouveau dispositif de plongée. Mais est-ce un dispositif vraiment au point, ou juste un leurre pour démasquer le réseau d'espions ?

Un exemple de décor pour mettre en œuvre une telle aventure est celui de la rivalité entre Venise et Gênes, notamment pendant la quatrième guerre qui oppose les deux cités à la fin du XIV^e siècle. En 1379, Venise frôla la défaite la plus cuisante de son histoire, lorsque la flotte génoise, appuyée par les troupes hongroises et padouanes, coule les navires vénitiens dans leurs propres eaux. Les PJ pourraient être des agents vénitiens chargés de découvrir comment les Génois ont pu réussir cet exploit, en vérifiant la rumeur de l'usage d'une arme secrète construite d'après un parchemin ramené d'Alexandrie en passant par Constantinople.

Des richesses noyées

La chasse au trésor englouti est un classique. Il peut s'agir réellement d'un trésor (comme un galion englouti au ventre gonflé de l'argent du Pérou) ou un objet qu'il faut récupérer avant que d'autres ne mettent la main dessus. La chasse peut être pimentée par la nécessité de recourir à un dispositif encore expérimental. Ou par l'obligation d'agir discrètement, sans attirer l'attention de la puissance riveraine. A moins qu'il ne faille d'abord aller

recruter des spécialistes de ce genre d'opération ? Quelle couverture les PJ choisiront-ils ? Une expédition naturaliste ?

M'étant très récemment replongé dans la lecture des *Secrets de la mer Rouge* d'Henry de Monfreid, j'y vois un décor passionnant pour cette approche-là.

Années 1920. Un boutre chargé d'une luxueuse cargaison fait naufrage sur la côte arabe près de Moka. La nouvelle filtre jusqu'à quelques oreilles bien informées de la côte française des Somalis. Il faut former un équipage solide, recruter des pêcheurs de perles qui iront fouiller l'épave. Mais, à terre, les Turcs veillent, avec l'aide de leurs conseillers au teint pâle et à l'accent germanique. Les PJ sauront-ils endormir la méfiance des Turcs ? Les pêcheurs de perles pourront-ils atteindre l'épave et en remonter la cargaison sans encombre ? Les PJ sauront-ils se contenter de prendre ce qui est raisonnable, ou leur appétit les conduira-t-il à prendre des risques insensés ?

Qu'est-ce qui rôde, là au fond ?

Les profondeurs marines sont longtemps restées des espaces inconnus, et, aujourd'hui encore, l'univers sous la surface de la mer conserve bien des mystères. Espèces animales et végétales étonnantes, phénomènes physiques surprenants, il y a déjà de quoi éveiller la curiosité. Mais ce peut être aussi la frontière de l'inexpliqué. Ou de l'interdit.

Par exemple, qu'est-ce qui a bien pu causer la disparition de cette palanquée de plongeurs dans les parages de Bréhat ? Pourquoi a-t-on retrouvé le corps de l'un d'eux, sans son équipement, échoué sur une plage à plusieurs dizaines de kilomètres de là ? Sont-ils tombés, par mégarde, sur le chargement de drogue largué en mer par un navire de contrebandiers cherchant à fuir un contrôle ? Ou bien, touristes mal préparés, se sont-ils trop approchés d'une zone d'essais militaires ? A moins que, dans ces eaux froides et peu claires, ils n'aient rencontré les éclaireurs d'une civilisation bien décidée à rester cachée ? ■



CETTE AVENTURE PARODICO-BURLESQUE PEUT ÊTRE ADAPTÉE À *CHTULHU 90*, *DELTA GREEN*, *CONSPIRATIONS*, OU *PARANOÏA*... TOUS LES JEUX OÙ DES PETITS-GRIS SONT PRÉSENTS PEUVENT ACCUEILLIR CE SCÉNARIO TORDU, À L'AMBIANCE TEINTÉE DE CLAUSTROPHOBIE, OÙ LE DÉPART EST DONNÉ SUR UNE FAUSSE SITUATION, ET OÙ LES RÔLES DES PJ SERONT POUR UNE FOIS INVERSÉS.

LE Hollandais Volant

PAR Père Carmody

ILLUSTRATION
Taillefer
et droits réservés

Ce scénario représente un bon compromis pour débiter une campagne, ou pour former un groupe soudé, qui va démarrer en trombe dans les abîmes de la plus sombre des terreurs.

La légende du Hollandais volant est l'adaptation d'une nouvelle de Heinrich Heine qui inspira notamment Richard Wagner pour son opéra *Le Vaisseau Fantôme*. Ça, c'était juste pour votre culture générale. Qui a dit que le jeu de rôle n'apprenait rien à personne ?

Prologue

A une date obscure placée entre les années 1992 et 2005, des scientifiques américains (menés par le Professeur Kurt Henschel) travaillant pour la NASA ont lancé un satellite espion permettant de capter au spectromètre de flux les « entités ectoplasmiques » (comprenez « des fantômes », et tout ce qui n'est pas, humainement parlant, vivant, mais possédant tout de même un champ électromagnétique appelé sommairement « âme ») déambulant sur la surface de la terre.

En ce 3 juillet, voilà qu'ils ont détecté

en plein triangle des Bermudes une forme étrange, ressemblant de haut et par la taille à un galion du XVII^e siècle. Il semble vide et un doute les étreint...

Henschel est persuadé qu'il a trouvé le Hollandais Volant. Ce navire légendaire a été vu un peu partout sur le globe, à chaque apparition pendant seulement quelques secondes, et là, voilà plusieurs heures d'immobilité. L'occasion est trop belle.

Sous prétexte d'une étude de la composition chimique et physique du célèbre navire flottant dans les airs, et de la récupération de cette technologie mystique, Henschel contacte l'armée et obtient rapidement une autorisation d'exploration des Bermudes. Pour l'équipe du savant et pour ce dernier, l'enjeu est évidemment de faire la lumière sur ce mystère qui a alimenté jusqu'aux délires d'un roi d'Angleterre...

Il ne reste plus qu'à monter l'équipe. Cette équipe, ce sont les PJ, bien entendu. Ce scénario nécessitera donc quelques scientifiques (au moins deux ; qu'ils soient archéologues, spécialistes du paranormal, chimistes ou physi-





ciens n'a pas beaucoup d'importance), escortés par quelques hommes de terrain, des Forces Spéciales ou d'une organisation gouvernementale, ou un marin leur servant de guide.

Leur mission sera simplissime, pour une fois : embarquer pour le prochain avion à destination des Bermudes, prendre là-bas un bateau de l'armée, trouver le navire fantôme, invisible à l'œil nu (mais détectable grâce à une mini-lunette agissant comme un spectromètre de flux), et embarquer dessus. Là, il faudrait faire toutes sortes d'études, établir un rapport et, si possible, remorquer le galion une fois les études achevées.

Le MJ est un sadique, et il le vaut bien ! Et en plus, il le sait !

Vous vous en doutez, ce ne sera pas si simple : le Hollandais Volant fait partie

d'une étude menée par les Petits-Gris (des extra-terrestres gris, quoi, vous lisez pas Stephen King ?), dont le but est de connaître la réaction des têtes pensantes terriennes (les scientifiques envoyés) face à une montée de stress et de risques imprévue. Savoir comment réagissent ces satanés humains dans une terreur noire pourrait s'avérer très pratique lors d'une future invasion... Bien sûr, lorsque la phase de test sera terminée, l'enlèvement pour analyse des scientifiques ira de soi : on ne va pas laisser des brillantes personnalités retourner servir des intérêts si faiblement humains... Evidemment, les PJ sont très loin de soupçonner tout ça.

On leur a simplement demandé de débarquer dans les bureaux scientifiques du Pentagone avec des vêtements de rechange pour temps plutôt chaud. La mission durerait un maximum de

deux jours et le chef du service de spectrométrie de la NASA, Kurt Henschel, leur fait le topo sur sa découverte. Ce n'est qu'ici qu'ils prendront connaissance de la raison de leur venue, on les a simplement contactés pour travailler sur « une mission ultra-secrète pour le gouvernement ».

Pour couronner le tout, les fonds octroyés par le département sont maigres : 500 \$ par personne en traveller's checks (aucun moyen de se payer de douces et luxurieuses vacances aux frais du gouvernement), et à chacun une lunette-spectromètre, objet un peu spécial.

Celui-ci se présente comme un casque gris, couvrant le haut du crâne et le flanc droit du visage. Au niveau de l'œil, un petit lorgnon transparent permet de voir. L'appareil se trouve être un combiné talkie-walkie/caméra/casque/lampe et une fois branché, la vision normale (caméra) peut être changée pour découvrir les corps tranchant sur la chaleur ambiante (vision thermographique grâce au bouton rouge sur le boîtier de commande), les variations d'humidité (hygrométrie) grâce au bouton bleu sur le même boîtier) et les entités ectoplasmiques (spectrographie de flux avec le bouton vert).

Les boutons représentent également, pour mémoire, les dégradés de couleur dans lesquelles sont représentées les visions « spéciales » (on verra ainsi tout en vert par le lorgnon si l'on choisit de déceler les ectoplasmes) et le lorgnon prendra la couleur du bouton utilisé (comme ça on ne pourra savoir instantanément ce que fait le collègue...).

La télécommande peut être portée soit à la ceinture, soit en bracelet.

La caméra tourne en permanence, il y a deux cent heures de batterie pour la caméra et le spectromètre réunis, cinquante heures pour la lampe.

Après ça, plus rien... Le MJ se doute bien qu'il y aura également un souci de matos. Sinon, la plaisanterie sera trop courte.

Ce type de matériel a déjà été utilisé avec succès dans les Bermudes, étant

donné que les dérangements électromagnétiques y sont légion. L'appareil est conçu avec du polypropylène injecté à froid et juste assez de métal pour ne pas déclencher de dépression électromagnétique. L'appareil est donc bien plus léger que s'il était complètement en métal (1,2 kg tout de même..., boîtier de commande et batterie compris).

Bien entendu, ce matériel de pointe est très cher (environ 20.000 \$ la pièce) et ne constitue qu'un prêt de la part des services de l'armée. Le matériel devra être rendu sans faute, ou son remboursement sera à la charge de celui qui l'a détruit et/ou perdu. Mais on insistera bien assez dessus pour que les PJ partent déjà paranos, leur valisette contenant leur combiné sous le bras.

Embarquement immédiat pour le Triangle des Bermudes, porte 666

Le départ est immédiat (4 juillet, fête nationale américaine, les aéroports sont bondés). Chacun porte deux valises (les vêtements de rechange et le spectromètre) et est conduit en taxi à l'aéroport de Washington DC, où un Boeing civil les attend.

Après quatre heures passées en seconde classe (occupez-les avec des passagers louches, la phobie des attentats est toujours tenace...), les PJ atterrissent au pittoresque aéroport de « BERMUDES V-KINDLEY », dans l'archipel bien connu.

Ils sont immédiatement pris en charge par un contact de la NASA, le Consultant en Marine Roy Philips, qui les briefera sur la légende du Hollandais Volant et sur sa position très louche (voir annexe 1 pour la légende).

Le Vaisseau de l'Angoisse

Le bateau militaire (rien de plus qu'un bateau de plaisance blindé et surmonté d'une tourelle, à la manière des navires garde-côtes) va larguer, sans autre instruction que de rester prudemment dans le coin (à cause des mâts des bateaux coulés, des récifs de corail et des « trucs louches », diront

les marins, devant un Roy Philips acquiesçant en silence), les PJ à l'entrée d'un labyrinthe déposé de navires, jeunes et vieux.

On y voit des navires de pêche, des vieux bricks âgés d'un siècle, des mâts déstructurés, des coques enfoncées, tenant encore miraculeusement debout grâce à des barrières de corail. On se croirait vraiment dans un cimetière de navires.

Le zodiac peut suivre une route entre les coques décharnées. Lugubre est l'ambiance, et on pourrait croire que le soleil est voilé par un tissu sombre, tant la lumière a décliné lorsqu'on est entré dans ce dédale.

En pilotant doucement, les PJ arriveront à éviter le corail, les coques pointues, les mâts sortant à la surface et toutes les autres embûches. Si un des PJ joue à Fangio avec le zodiac, crevez-le (le zodiac, pas le PJ). Il sera alors facile de grimper à une coque et de continuer le chemin à pied, de ponts en ponts, au milieu des plaques de rouille ne demandant qu'à rompre, de la menace du tétanos et d'autres joies. Et ce poulpe géant qui dort à fond de cale de l'un des navires échoués ? Se réveillera-t-il en entendant les pas lourds de quelques scientifiques sur le pont au-dessus de lui ?

Au centre de ce macabre labyrinthe, on verra (si l'on utilise le spectromètre) une forme ressemblant à un grand galion. Ses voiles déchirées pendent

aux mâts et se balancent au gré du vent. Sans spectromètre, le champ semble désespérément vide. Seul un œil exercé peut distinguer l'absence d'eau (prenant la forme d'une coque) là où devrait se trouver le Hollandais Volant. L'anomalie est de taille et ne manquera pas de faire tressaillir.

Le spectromètre laissera voir des cordages pendre à l'avant de l'ectoplasme géant : cela semble être la meilleure façon de grimper sur le navire invisible. Brancher le combiné en vert pour mieux voir permettra d'escalader le tout facilement, comme sur une échelle, sinon, sans combiné, tâtonner les cordes pour monter prendra du temps.

L'image incroyable de ces quelques hommes montant à même le vide pourrait rendre fou un observateur quelconque passant par-là (en l'occurrence, des mouettes... Une d'entre elles mourrait, en passant, mourir d'une crise cardiaque, qui sait ?), d'autant plus que leur randonnée sur le pont supérieur du navire (évoluant donc dans l'air, à dix mètres au-dessus de la mer) est des plus étonnantes. Mais après tout, qui s'émeut des miracles ?

Les événements

Le « scénario » (qui n'en est pas vraiment un) consiste maintenant en une série d'événements qui vont faire monter la tension progressivement (pour le plan du galion, inventez-le, faites-vous plaisir ! Ou rajoutez au bordel ambiant en changeant les salles de place, à votre gré !):

1. Une fois à bord, le soleil se couche subitement (en quelques minutes) et le pont invisible devient progressivement visible pour ceux qui s'y tiennent (plus besoin de spectromètre). Le pont gagne en couleurs pâles d'abord (dans le grisé), puis passe à une couleur plus sombre et moins transparente, jusqu'à devenir complètement « réel », en dix minutes environ. Le bateau est effrayant : voiles déchirées, halo rougeoyant autour de la coque éclairant les navires voisins, le pont

est en partie détruit, les canons sont couchés sur le flanc avec la poudre répandue à côté, et quelques squelettes (encore vêtus, leurs habits du XVII^e siècle sont reconnaissables) gisent sur le pont...

2. Une fois que les PJ sont tous à l'intérieur du galion, on entend les portes donnant sur le pont se verrouiller violemment. Une secousse brusque les fera sûrement chuter, tandis que l'impression d'être dans un ascenseur leur fera prendre conscience qu'ils ont connu une « élévation ». A partir de ce moment, si quelqu'un prend le spectromètre, il remarquera avec terreur qu'il ne voit plus le plancher du navire, mais seulement ses collègues et les navires morts à cent mètres en contrebas (la vision en spectromètre est inversée, ainsi que la thermographie, qui, utilisée sur les PJ, indique une température corporelle proche de celle d'un batracien). Plonger de ces cent mètres est plus que dangereux : de cette hauteur, un plongeon raté ferait amerrir un homme sur une surface aussi dure que du béton, et un plongeon réussi ne vaudrait pas mieux, puisque personne ne sait sur combien de navires et de mâts engloutis on pourrait aller se fracasser...

3. La visite des lieux n'est guère plus gaie. Des cadavres décharnés, encore en vêtements de marins troués, jonchent le sol des dortoirs, des cuisines, etc. Tout semble être en place comme si ces types n'étaient morts qu'il y a quelques années seulement, alors que ça fait quand même approximativement 3 siècles et demi... Les provisions sur place sont comestibles, si l'on ne craint pas les maux de ventre (on trouvera des pruneaux, une cargaison de bananes, du vin d'Italie, des épices des Indes, et du bœuf conservé dans du gros sel). Emettez toujours un doute quant à la comestibilité des vivres sur place.

4. La visite du galion doit être homogène : des morts partout : dans chaque

pièce se trouve au moins un squelette. Dans les quartiers du capitaine, à l'arrière, on trouvera une dizaine de morts, qui se sont visiblement « entr'embrochés » (scène à la *Reservoir Dogs* au sabre d'abordage...). Leurs squelettes jonchent le sol, et ce qui devait être le capitaine (le plus richement vêtu, avec des galons d'or sur son pourpoint cra-moisi), serre encore une carte dans sa main gauche. Un trésor ? Peut-être... (Combien de temps d'attente jusqu'à ce qu'un des PJ veuille récupérer cette carte pour lui et éliminer les autres ? Une heure ? Deux ?)

5. Si un des PJ choisit de manger de la nourriture du bateau, il constatera avec horreur, alors qu'il essaiera de la porter à sa bouche, que des asticots en sortent, se tortillant et grouillant de partout. Les larves se mettent rapidement à ramper vers le PJ, sur ses mains, sur son torse : peut-être veulent-ils rejoindre ceux qu'il sent sous sa langue ? Seul celui qui mange la nourriture du galion verra les asticots. Puis, ils disparaîtront aussi rapidement qu'ils sont apparus et cela ne se reproduira plus pour personne.

6. Si un des PJ choisit de boire le vin d'Italie présent dans les cales, l'un des verres se remplira tout seul d'un liquide bien trop épais pour être du vin. Le niveau montera jusqu'à ce que le liquide déborde, et une flaque de ce qui pourrait être du sang s'étalera sur la nappe. Puis, le verre s'élèvera dans les airs et se brisera en mille morceaux au milieu du... vin renversé.

7. Au cours d'un repas, un des PJ prend un couteau, si froid qu'il lui brûle la main, se colle à sa peau et ne peut, par conséquent, pas être lâché. Le couvert se met alors à décrire des mouvements d'escrime, de taille et d'estoc, comme si le PJ se battait avec quelqu'un en un duel frénétique. Si les autres PJ ne s'écartent pas, ils pourraient bien se retrouver embrochés. La main du PJ tenant le couteau se couvre de sang au cours du combat illusoire.

Puis le couteau tombe au sol. Il n'existe plus aucune marque sur la main du PJ escrimeur malgré lui.

8. Les PJ explorent les salles du galion lorsqu'ils ont l'impression d'être appelés, suivis du regard ; s'ils se retournent, ils ne voient personne. Soudain, le mot « vloek » (signifiant « malédiction », en hollandais) leur est soufflé à l'oreille. Et les voilà tous projetés dans le couloir, où des traînées successives de sang ont formé une douzaine de fois le même mot hollandais sur les murs du couloir... Les PJ comprendront-ils ? A moins que l'un d'eux ne parle hollandais, j'en doute !

9. Dans une des salles, au hasard : les chandelles sont brusquement soufflées et refusent de s'allumer, ou si elles étaient éteintes, s'allument brutalement.

10. La seconde fois que les PJ entrent dans la cabine du capitaine, une fenêtre s'ouvre violemment, apparemment forcée par le vent glacé (étrange, dans le Triangle des Bermudes ?) qu'elle laisse maintenant entrer. Même si l'on ferme et cale solidement la fenêtre, elle s'ouvrira à nouveau. La température de la pièce baisse petit à petit. Le vent fait virevolter dans la cabine des petits feuillets moisis, des bouts de tissus et fait bouger les corps squelettiques, qui émettent, à cause du mouvement, des petits « clac-clac-clac » osseux (les morts ont-ils froid ?). Les peintures tombent des murs et se brisent, les édredons sont projetés hors du lit dans une avalanche de plumes. La nappe de la grande table se soulève et forme la silhouette d'un visage : le faciès informe caché par la nappe, ouvre, terrifiant, son énorme bouche garnie de crocs, expire longuement et psalmodie des mots incompréhensibles semblant sortir d'outre-tombe. Quelque chose tire les cheveux d'un des PJ. Les flammes des chandelles se transforment en de vrais chalumeaux. Les meubles se mettent à planer dans les airs, ainsi

que des chemises vides de corps qui planent à hauteur d'homme et percutent les visages des PJ, les aveuglant sensiblement dans le chaos ambiant. Les PJ ne pourront rouvrir la porte de la cabine qu'à ce moment précis, porte qui semblait bloquée de l'extérieur, les retenant jusqu'à l'apothéose.

11. Le galion est très silencieux. Les Petits-Gris ont choisi cet instant pour récupérer les sujets terrorisés (s'ils ne le sont pas, vous vous êtes mal débrouillés quelque part) de leurs expériences. Mais ils ne vont pas se mouiller à aller chercher eux-mêmes les scientifiques, les squelettes sont leur force d'appoint depuis le début. Les PJ entendront donc cliqueter de partout : dans chaque salle se relèvent les morts ! L'équipage fantôme du Hollandais Volant se réveille pour une dernière mission : acculer les scientifiques dans le gaillard d'avant ! Faites jouer une folle course-poursuite où les PJ seront rabattus vers l'avant du navire comme de vulgaires lièvres. Ils pourront essayer de se battre, mais seront rapidement submergés (il y a une trentaine de squelettes), assommés et amenés à l'avant. La panique devra être totale, tout comme la confusion. Plus personne ne saura qui est où, ni qui est vivant, jusqu'à ce que le groupe soit rassemblé devant des squelettes vêtus comme au XVII^e dans le gaillard d'avant d'un légendaire navire fantôme... Cette histoire met mal à l'aise ? Tant mieux, on ne touche pas aux légendes !

12. Le gaillard d'avant est envahi d'une vive lumière blanche, aveuglant tout le monde. Les PJ ne se souviendront que des visages impies et improbables des Petits-Gris les étudiant, et communiquant grâce à un langage que les PJ ne maîtrisent pas, mais comprennent miraculeusement.

Epilogue

Ce que ces Aliens disent, et c'est bien là tout l'intérêt de ce scénario décalé, ressemble à un commentaire

entre copains d'un match de football, vu avec force détachement. L'un commentera la peur panique d'un des PJ devant une chandelle s'éclairant brusquement, l'autre rira de cet autre qui voulait se jeter de cent mètres dans les eaux profondes des Bermudes... Vous aurez bien compris, le but est d'analyser et commenter avec force piques et dérision les actions paniquées de vos joueurs... Pas pour qu'ils soient dégoûtés du jeu de rôles, loin de là, mais plus simplement pour que cela leur donne envie de comprendre ce qui leur arrive. Et peut-être de mener leur propre enquête sur les extra-terrestres... N'hésitez pas à récompenser d'une remarque affective d'un Petit-Gris un PJ qui s'est distingué par une bonne idée (n'oubliez pas de faire dire à un autre Alien que cet humain est donc dangereux et doit être éliminé).

L'aveuglante lumière blanche cessera après ces commentaires, et les PJ se réveilleront, pâtes, dans la cale du Hollandais Volant. S'ils cherchent ce qui a changé sur eux, ils pourront trouver des marques d'injection et une cicatrice en forme de croix sur leur côté droit, entre deux côtes. Ils pourront essayer de faire disparaître cette cicatrice... Mais rien n'y fera. Ils la garderont à vie.

Au bout de quelques minutes dans l'obscurité (ils sont habillés et ont leur combiné de l'armée, mais il ne fonctionne plus), ils entendront un gargouillement qu'ils reconnaîtront, pour appartenir au langage guttural des Petits-Gris. Cela devrait les conforter dans l'hypothèse qu'ils n'ont pas rêvé...

Il ne leur en faudra pas trop, je pense, pour prendre la poudre d'escampette. Ils sont au milieu du navire, et sortir par les quartiers du capitaine, les sabords ou le gaillard d'avant, pourra être une solution envisageable. Encore une course-poursuite, contre des Aliens cette fois, qui, par chance, ne sont pas très rapides. Laissez fuir les PJ, leurs nerfs l'auront mérité. Ils pourront sauter sans trop de risque, le navire est à

l'eau et sauter à la lumière du soleil levant n'est pas très dangereux.

Une fois dans l'eau, ils verront le bateau s'élever doucement dans les airs, accroché à une soucoupe volante de belle taille (plus large que le bateau), clignotant de tous les coins (il y a pas de coins à une soucoupe, bougre d'abruti !) et prenant son envol. Le Hollandais Volant suit l'OVNI, qui disparaît à une vitesse folle dans le lointain.

Trente minutes après, le zodiac récupéré par les hommes de Roy Philips viendra chercher les PJ, barbotant dans l'eau, ou s'étant plus sagement accrochés à une épave...

Aux PJ de savoir s'ils vont raconter la vérité et se faire interner, ou s'ils vont inventer quelque chose qui les tirera de ce mauvais pas (le laps de temps entre leur évasion et leur sauvetage est là pour ça).

Les hommes de Philips n'ont bien sûr ni vu le Hollandais Volant se lever dans les airs, ni la soucoupe l'emmener. Philips doute d'ailleurs intérieurement du bien-fondé de la mission et croit que ça a juste permis à des agents gouvernementaux de prendre des vacances... Face aux supérieurs, qui sera le meilleur mythomane ?

■ ANNEXE : ■ LA LÉGENDE DU HOLLANDAIS VOLANT

La Légende

La légende du vaisseau fantôme, commandé par un «Hollandais volant» date du XVII^e siècle mais varie selon les versions. Dans l'une d'elles, le maître du navire - le Hollandais - est un capitaine nommé Barent Fokke qui vit à Amsterdam vers les années 1650. Ses colères et ses orgies sont célèbres auprès des marins, et son vaisseau est le plus rapide de tous : il va d'Amsterdam à Batavia en trois mois, exploit exceptionnel à l'époque, qui ne peut



Ryder, Albert Pinkham The Flying Dutchman, 1887

s'expliquer, pour beaucoup, que par l'intervention du diable. Aussi, lorsqu'il disparaît en mer, une tradition naît qui lui fait parcourir à jamais les océans, maudit pour avoir passé un pacte semblable à celui de Faust. Dans d'autres versions, le triste héros de la légende est le capitaine Van der Staten, qui subit la même punition pour avoir appareillé un vendredi saint.

Mais la légende la plus répandue met en scène le capitaine Van der Decken. À bord de son vaisseau, celui-ci fait route de la Hollande vers les Indes orientales lorsqu'une violente tempête éclate au large du cap de Bonne-espérance. Follement confiant dans ses talents de navigateur, et en dépit des supplications de son équipage, Van der Decken défie alors avec arrogance le Tout-Puissant de le faire sombrer. Il échappe au naufrage, mais, en châtement de son blasphème, il est condamné à naviguer éternellement sur les mers...

Une histoire est colportée oralement

pendant des siècles avant que le poète allemand Heinrich Heine, en 1830, n'en tire une oeuvre écrite ; le marin errant y est délivré de sa malédiction par l'amour d'une femme qui accepte de mourir pour lui permettre de trouver le repos. Et son navire aux voiles rouges est enfin englouti par les flots... Richard Wagner s'inspire du texte de cette histoire pour composer, en 1843, son opéra le Vaisseau fantôme.

Le nom du Hollandais Volant ne désigne pas le nom du navire, mais bien le surnom des capitaines Fokke et Van der Decken.

Quelques réapparitions du Hollandais volant

En 1887, l'équipage du navire américain Orion, faisant route de San Francisco à la Chine, remarque un trois-mâts ancien éclairé par une étrange lumière blanche. Un instant, le vaisseau se rapproche, puis il dispa-

raît soudainement au moment où les rayons de la lune sont voilés par des nuages. Il a toute sa toile, alors que souffle un vent très violent.

En 1939, un bateau semblable est aperçu de la terre ferme par une centaine de personnes se trouvant sur une plage d'Afrique du Sud, au Sud-est du Cap. Le navire, qui a toujours toutes ses voiles dehors, traverse la mer à vive allure bien qu'il n'y ait pas la moindre brise. Il s'évanouit mystérieusement en un instant.

On voit encore l'étrange trois-mâts une fois en 1942, à Mouille Point, aux abords du Cap, antique silhouette s'approchant de la baie de la Table. Puis, ses apparitions se raréfient. L'ère des navires modernes semble lui avoir porté un coup fatal, comme à un certain romantisme de la mer. ■

(source : <http://mysteres.du.monde.online.fr/mysteres/index.php?op=newindex&catid=40>)



CETTE AVENTURE EST UNE VARIANTE FANTASTIQUE DES DIX PETITS NÈGRES. IL S'AGIT D'UN SCÉNARIO DE TYPE ENQUÊTE, DANS LEQUEL L'AMBIANCE EST TRÈS IMPORTANTE. L'INTÉRÊT DE LA PARTIE NE DOIT PAS CONSISTER SEULEMENT À DÉMASQUER LE COUPABLE MAIS ÉGALEMENT À DÉCOUVRIR LES LIEUX ET À ÉVOLUER PARMIS LES AUTRES PERSONNAGES DANS UNE ATMOSPHÈRE DE SUSPICION DE PLUS EN PLUS TURBIDE (ÇA VEUT DIRE TROUBLE, MAIS C'EST POUR EN JETER).

Je, tue, ÎLE

PAR Éclat

ILLUSTRATIONS
Moustrap

■ INTRODUCTION ■

Tout a commencé par une traversée sur *La sardine*, un vaillant petit bateau affrété pour vous emmener à la ville de XXX [à vous de donner un nom].

A l'occasion d'un réapprovisionnement d'eau douce, le capitaine vous a fait part de ses inquiétudes quant à un grain qui menaçait. Après une brève concertation, la majorité des passagers a choisi de tenter de prendre le mauvais temps de vitesse plutôt que de risquer d'être cloué sur l'île.

Hélas, mal vous en a pris, la tempête s'est emparée de votre embarcation et l'a furieusement malmenée la nuit durant, avant de la drosser sur des récifs. Chacun de vous a alors lutté pour sa vie, qui nageant, qui agrippant un espar pour finir à bout de force sur une plage inconnue. Enfin, presque tous : un serviteur du marchand a disparu et la mer vous restitue le cadavre d'un des deux marins.

Se retrouvent donc échoués avec les personnages :

1. **Xenos**, l'étranger. Petit, le teint bistre, le nez aquilin, les cheveux ras. Très réservé de nature, il parle avec un accent prononcé. Erudit, versé dans le domaine des plantes, il rend visite à un ami ou un confrère.

2. **Tao**, un moine peu disert au visage d'oiseau de proie. La ville de XXX l'intéresse pour son église dont les vitraux sont réputés et pour la bibliothèque de son abbaye, également renommée.

3. **Maui**, un homme d'équipage. Un colosse venu d'une contrée lointaine au corps tatoué et aux airs féroces. Physiquement, il ressemble à un Maori.

4. **Mercanti**, un marchand proche de la quarantaine, mou, bedonnant, les cheveux frisottés, et minaudier. Il accomplit ce voyage pour inspecter un de ses comptoirs et rapatrier ses gains.

5. **Flora**, la femme du marchand. Une belle plante de 10 ans plus jeune que son mari. Raffinée, habituée au luxe, elle passe ses journées à prendre soin de son corps dont elle joue voluptueu-

Tao



Santiago



sement. Elle accompagne son mari qui ne peut la laisser seule.

6. **Santiago**, le capitaine du bateau. Noir de barbe, plus très jeune, un peu empâté et pas très regardant sur l'hygiène. Néanmoins ce vieux loup de mer connaît son affaire et dirige ses hommes avec rudesse.

■ LE DÉCOR ■

L'île

Elle est séparée du continent par un bras de mer que des courants violents et les nombreux récifs qui affleurent rendent infranchissable à la nage. Elle a approximativement la forme d'une lune tournée vers le large (1,5 km de long sur 800 m de large. Le côté Est domine la mer d'une 30 de mètres).

Ses paysages vont du chaos de rochers à de petites étendues herbeuses agrémentées de maigres arbustes, en passant par quelques plages de sable aux endroits abrités et des parois à pic percées de grottes.

Sa faune se compose essentiellement de mouettes et autres espèces d'oiseaux marins, de crabes et de petits rongeurs.

Le manoir

Au centre de l'île se dresse un grand bâtiment baroque en forme de U tourné vers le continent.

De l'extérieur, on constate que l'édifice n'est plus de première jeunesse et

qu'il a beaucoup souffert du vent et des pluies violentes. Les sculptures de la façade ressemblent à un gruyère, le toit de l'aile Ouest en parti affaissé prend l'eau et les volets survivants auraient besoin d'un sérieux ravalement. Son magnifique jardin à la française aux haies touffues est presque retourné à l'état sauvage et partout triomphent les mauvaises herbes.

L'intérieur est en meilleur état, tout au moins dans sa partie encore habitée. Le rez-de-chaussée comporte un hall immense avec un double escalier, un grand salon, une salle de bal, une salle à manger, une cuisine et les chambres des domestiques. L'étage débute par une longue salle de trophées où est exposé un capharnaüm d'objets provenant de pillages (barre, ancre, coffre, figure de proue, armure, tableaux, épée, clepsydre...), des chambres et salles d'eau. Le deuxième étage est constitué d'une seule pièce dont la grosse porte ronde est fermée à clef.

Il s'agit du bureau bibliothèque du maître de maison. La pièce avec ses petites fenêtres rondes ressemble à la cale d'un navire à l'envers. Un gros coffre de métal protège le reliquat de la fortune des Carognes : quelques bijoux anciens et des sacs de pièces d'horizons divers. Un plan au mur détaille la totalité du manoir. Un lambris dissimule une porte secrète qui ouvre sur un puits. Ce dernier doté d'une échelle et d'un monte-charge donne sur la salle des trophées et dans la partie privée des caves.

Les autres pièces servent à remiser des meubles recouverts de draps quand elles ont encore un toit et que les fenêtres ne sont pas brisées.

Le sous-sol comporte des caves où sont entreposés des provisions, quelques amphores de vin, une réserve de bois et des outils. On y trouve aussi

un puits. Une solide grille verrouillée barre l'accès au reste : *un long couloir terminé par une rampe donne sur le jardin une fois franchi deux panneaux de bois fermés par une chaîne. De part et d'autre du couloir : une grande pièce en brique sert de morgue / bloc d'expérimentation avec l'habituelle armoire de macabres découvertes dans du formol ; l'arrivée du puits ; une porte secrète donnant sur un petit tunnel qui débouche dans le jardin de haies ; une vaste caverne naturelle qui se prolonge jusque la mer. Elle contient des piles de caisses vides ou au contenu moisi et une grande barque avec un mât en cale sèche.*

Vivent dans le manoir :

7. **Maître Carogne**, le propriétaire des lieux. Un petit homme maigre au visage rond, vêtu de sombre sans trop de recherche. Il se déplace en boitant et avec des gestes prudents comme pour ne pas réveiller de vieilles douleurs. Accaparé par l'écriture de son grand œuvre, il est souvent distrait et plutôt brusque dans ses rapports avec autrui.

Les handicaps dont il souffre sont un souvenir de la « question » subie dans sa jeunesse. Cet homme est un médecin éclairé pour son époque mais obnubilé par ses découvertes et hypothèses qu'il lui faut absolument transcrire.

8. **M. & Mme Gray**, le couple de vieux serviteurs. Elle est muette, lui, taciturne. Elle, une vieille dame fragile et très digne, lui, un grand type voué au crane dégarni. Ils ont développé au fil des ans un tel niveau d'affinité qu'il frôle la télépathie, et se coordonnent avec une efficacité toute silencieuse. Malgré un dévouement sans faille, leurs forces déclinantes ne peuvent plus suffire à entretenir la gigantesque bâtisse.



9. **Le Mimic.** Il y a bien longtemps, cette créature fut ramenée par un ancêtre du Carogne actuel sous la forme d'un fauteuil en bois précieux à l'occasion du pillage d'un bateau. Depuis, il rôde dans le manoir, se changeant en meuble grâce à sa prodigieuse capacité de mimétisme pour en observer les habitants. C'est un être simple qui réfléchit lentement, mu par une insatiable curiosité. Relativement inoffensif, il fuira toute confrontation (une table, chaise, desserte qui galope) et ne se montrera violent que s'il est acculé (la même, qui donne des ruades).

Contrairement à leur maître, les deux serviteurs sont au courant de l'existence du Mimic. Mais, par superstition, ils évitent de parler du « Meuble ». Questionnés à ce sujet, ils regarderont ailleurs, puis, avec un sourire, changeront de sujet, par exemple en proposant un thé.

La tour en ruine

A l'extrémité Ouest de l'île, se trouve une tour en mauvais état. Le bâtiment, fort simple, ne semble guère avoir une vocation défensive : des murs, un escalier en partie éboulé et un étage, en haut, où l'on peut constater d'anciennes traces de feu.

Il s'agit bien évidemment d'un « phare » construit par les ancêtres naufrageurs du Carogne actuel.

Flora

■ L'AVENTURE ■

Cette partie détaille chronologiquement des meurtres, événements et manifestations du Mimic.

Première journée - Evènement N°1 – Kolenta

Les passagers survivants se réjouissent d'être en vie, récupèrent un peu avant de s'inquiéter pour leurs biens perdus. La mer en rendra une partie sur la plage, pour le reste il faudra explorer l'épave éventrée avec tous les risques que ça comporte. Puis, Santiago d'un air sombre demandera qu'on l'aide à enterrer le marin. Maui ostensiblement refusera de participer. Le manoir est visible de la plage.

Le capitaine s'il est interrogé expliquera qu'une vieille dette de jeu brouillait les deux hommes. Quelqu'un qui examine le corps de près découvrira des meurtrissures dues à une strangulation.

Première journée - Evènement N°2 – Toc toc toc !

Le petit groupe finira par approcher du manoir, provoquant la fuite de madame Grey, qui en laissera tomber son panier d'œufs de sternes. M. Gray, armé d'une arbalète et coiffé d'un casque, les attendra sur le pas de la porte de pied ferme. Maître Carogne, agacé par cette agitation, calmera les esprits et distraitemment offrira son hospitalité avant de se remettre au travail.

M. & Mme Gray s'activeront pour installer les arrivants le moins mal possible, les répartissant dans les rares chambres encore habitables.

Maître Carogne rejoindra tout le monde aux heures des repas (midi : omelette + navets du potager ; soir : soupe de tortue). Il se montrera alors curieux, causant, et racontera l'histoire de sa famille et précisera qu'une navette de ravitaillement arrive dans quatre jours.

Il mentira si on lui demande s'il y a un bateau sur l'île.

Mimic : Une poutre posée contre un mur dans une pièce.

Première nuit - Evènement N°3 – Une lueur dans la nuit

Il s'agit d'une lanterne tenue par Maître Carogne, accompagné de M. Gray qui pousse une brouette grinçante dans laquelle se trouve une pelle. Tous deux iront déterrer le corps du marin avant de reboucher le trou. Ils ramèneront ensuite le corps par la rampe dans les caves du manoir. Sinistres, habillés de vêtements de pluie sombres, ils ne parleront pas pendant l'opération.

Les bruits font que peut être ce manège sera entendu d'un joueur. En fait, Maître Carogne veut « profiter » de l'occasion pour approfondir ses connaissances en anatomie.



Mercanti

Xenos



Première nuit - Meurtre N°1 – Six moin(e) un

La nuit, un bruit terrible se fait entendre dans la galerie aux trophées. Tao arrive le premier sur les lieux pour se faire fracasser la tête d'un coup de masse donné par une armure à plaque « décorative » sur le côté. Le tueur en armure prendra ensuite la fuite en courant vers l'aile Ouest.

Le bruit est provoqué par un casque lancé dans un escalier. Faites en sorte qu'un joueur et/ou un PNJ assiste au meurtre. L'assassin a prévu un chemin de fuite (cordelette tendue en travers d'une porte, salle sombre avec un miroir au fond dans lequel il fera une apparition fugace le temps de filer...). Sa trace se perdra dans une pièce moisie en partie à ciel ouvert, dans laquelle gît le reste de l'armure désarticulée. Bonne chance au PNJ/PJ pour expliquer qu'il a été distancé à la course par un type en armure qui l'a ensuite retirée en moins de 30 secondes...

Deuxième jour - Évènement N°4 – La peur s'installe

Logiquement, la journée devrait être consacrée à cogiter et à explorer. Les serviteurs vaqueront à leurs tâches journalières, Maître Carogne sera dans sa tour d'ivoire et les PNJ discuteront entre eux et avec les joueurs.

Mimic : Un joueur trouve une porte posée par terre dans le couloir.

Deuxième jour dîner- Évènement N°5 – Bon appétit !

Alors que la salade d'algues et une poule au pot viennent d'être servis, Maître Carogne demande d'un ton

pincé qui s'est introduit dans son cabinet. Il précise que la personne qui l'a fait serait bien inspirée de lui restituer son pot de jus de belladone, car il s'agit d'un produit hautement toxique.

Deuxième nuit - Évènement N°6 – Souvenir, souvenir...

Crise de somnambulisme de Mme Gray. Elle se rend dans une pièce vide abîmée du manoir et, en sifflant faux, mimera les gestes qu'aurait une nurse dans une chambre d'enfant, avant de retourner se coucher.

Son mari, coutumier du fait mais inquiet pour sa sécurité, la suivra comme une ombre, elle ou tout suiveur potentiel, son gourdin en main. Il connaît parfaitement les lieux et, en tant que serviteur maîtrise, l'art de la présence discrète.

Deuxième nuit - Meurtre N°2 – Aka

Maui a décidé de défier le criminel. Posté en haut de la tour en ruine, il hurle son défi à côté d'un feu d'enfer.

Une silhouette sombre enjambrera le parapet de la tour armée d'un coutelas. Maui se retournera pour faire front en dégainant un poignard imposant. Puis, comme frappé par la foudre, il reculera en poussant des cris inarticulés jusqu'à heurter le muret et faire une chute mortelle.

Son adversaire profitera du temps que mettront les spectateurs à approcher pour disparaître.

Mimic : Le salon gagne un cheval à bascule.

Troisième jour au matin - Meurtre N°3 – Avec un nuage de belladone

A la grande inquiétude de Mrs Gray, la porte de son bureau de Maître Carogne est fermée à clef de l'intérieur et il ne répond pas. Et pour cause, il est mort, affalé sur les notes

sur lesquelles il travaillait. L'écriture des dernières lignes laisse à penser qu'il n'est pas mort sur le coup. Malheureusement, il a consacré ses derniers instants à coucher par écrit quelques hypothèses médicales supplémentaires, plutôt que de griffonner le nom d'Omar.

Le thé à ses côtés est empoisonné. Le plan a disparu, arraché. Mais l'emplacement nu au mur peut être remarqué.

Troisième jour, début d'après midi - Meurtre N°4 – La vérité...

Les hurlements stridents de cette pauvre Mrs Gray annoncent la remontée d'un seau d'eau rouge du puits d'eau potable dans la cave. Au fond, on pourra découvrir le corps du capitaine gonflé d'eau et décapité.

Il s'agit du corps du marchand avec les vêtements du capitaine, mais bien malin qui pourra le dire. En tout cas, pas Flora, qui s'agrippe désespérément au bras du... marchand ? Au fait, Xenos a disparu.

Mimic : Les habits / affaires qu'un joueur avait posés sur une chaise / table de nuit sont par terre et le meuble a disparu.

Troisième jour, milieu d'après midi - Évènement N°7 – Instant X

Flora, apeurée, toque à la porte de la



chambre d'un joueur et lui confie ses craintes, son désarroi avant de se livrer pour trouver réconfort et chaleur.

Si le joueur résiste, elle réitère avec un autre, sauf si elle a pu arracher discrètement un bouton de sa chemise.

Troisième jour, heure du souper - Meurtre N°5 – Dernier repos

Flora ne viendra pas manger, car elle est morte dans son lit. L'assassin a commis une vraie boucherie, les draps et le plancher sont trempés de sang.

Dans sa main crispée, se trouve un bouton de la chemise du joueur ou une boucle d'oreille du capitaine. Si le marchand est mis au courant et que le « coupable » n'est pas sur ses gardes, il tentera de le poignarder à mort dans un accès de folie avant de s'effondrer en larmes et d'implorer le PJ « Mais pooooouurquooiii ? ». Au cas où, entre deux sanglots, il expliquera qu'elle devait s'enfermer à clef pendant qu'il cherchait dans la maison de quoi confectionner un radeau pour deux.

Troisième jour, soirée - Evènement N°8 – Pourquoi tant de haies ?

Une demi-heure après qu'il aura disparu, les joueurs entendront les hurlements du marchand et des cris de colère bestiaux du côté du labyrinthe de haies. Ce sont des haies de pyracantha très denses et piquantes. Le marchand appelle au secours, mais ses cris faiblissent pendant qu'on l'entraîne au cœur du labyrinthe.

S'il est gardé, le marchand fera tout pour s'échapper discrètement. Aucun lien

ni aucune serrure ne pourront le retenir. Le tueur, qui n'est autre que le capitaine en pagne, porte sa « victime » dans un grand sac marron. A un endroit repéré à l'avance, Santiago ramassera une pique et attendra pour transpercer un joueur à travers une haie à l'aide de son arme à la fois fine et longue. Au centre du labyrinthe, le tueur ouvrira la trappe qui donne sur le tunnel, descendra silencieusement, abandonnera sa pique dans le couloir proche de l'entrée de la caverne puis, en prenant garde à ne pas laisser de trace, il montera l'échelle jusqu'au bureau de maître Carogne.

Troisième jour, soirée - Evènement N°9 – Confrontation

Le capitaine en pagne est dans la caverne, en train de réparer la barque à la lueur d'une lampe. L'arbalète de M. Gray est à portée de sa main, chargée, et il tient un marteau.

S'il a été blessé, il est complètement rétabli, hormis une bosse. Si vous êtes vicieux, dites qu'il est en train de mettre à l'eau la barque. N'oubliez pas que le capitaine a tout lieu de craindre un des joueurs qu'il prend pour le tueur.

Mimic : L'embarcation comprend une rame de secours.

■ LE FIN MOT ■ DE L'HISTOIRE

Je conseille de quitter la table en prétextant une envie pressante et de laisser un dictaphone avec vos explications ou de les communiquer par le portable d'un joueur.

Vous l'avez probablement deviné, l'assassin est en fait un... imitateur parfait (Doppelgänger), une créature féérique capable de prendre l'apparence de n'importe qui, y compris les détails vestimentaires.

Bloqué sur une île, la créature a profité du réapprovisionnement en eau

Maui

pour supprimer et remplacer Xenos l'étranger.

Puis, profitant de la confusion du naufrage, il a étranglé le marin.

Ensuite, il a tendu une embuscade à la victime suivante, Tao en imitant l'armure qu'il a auparavant déplacée.

Répondant au défi de Maui, il est allé à sa rencontre en prenant les traits du marin mort.

Sous les traits de Mrs Gray, il a monté un thé « corsé » à maître Carogne avant de le délester de ses clefs.

Usurpant l'identité du joueur X, il a alors appâté Santiago en lui faisant visiter la caverne où il l'a assommé, déshabillé puis ligoté.

Copiant Flora, il a attiré Mercanti dans la cave où il l'a trucidé. Puis, il a décapité le corps, l'a revêtu des habits du capitaine avant de le basculer dans le puits.

Restant Flora, il est parti prélever un indice sur un des joueurs (au fait, c'était comment ?) avant de la tuer, en se dissimulant sous l'identité de Mercanti.

Il ne lui restait plus qu'à s'éclipser le temps d'endommager l'embarcation, relâcher légèrement les liens de Santiago, avant d'exécuter son propre enlèvement pour aiguiller les joueurs vers le capitaine.

Si tout s'est déroulé selon ses plans, gageons qu'après le départ des joueurs, le Doppelgänger va s'imposer aux domestiques et s'installer dans le rôle de maître Carogne. Les longues soirées d'hiver, il pourra toujours reprendre une vieille tradition et faire un feu pour attirer de nouveaux invités.

Mais pourquoi fait-il tout ça ? Eh bien, pour les besoins du scénario d'abord ; pour la suite, demandez à son psy ou à Orangina rouge. ■

PAR Exonexus

ILLUSTRATIONS
Droits réservés
et domaine public

Les fonds sous-marins sont désormais l'avenir de l'homme, tant le monde terrestre est devenu invivable. Mais, sous les flots, rien n'est paisible. C'est l'univers de jeu que les auteurs de *Polaris* nous ont concocté voici quelques années. Vous croyiez *Polaris* englouti dans les eaux sombres ? Détrompez-vous, car, dans les abysses, un équipage se prépare à le ramener à la surface. Écoutons quelques indiscretions.

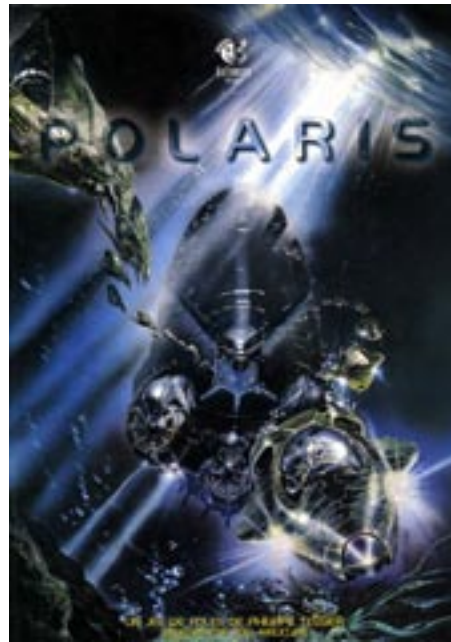
Polaris

OU L'AVENTURE DES ABYSSES

CRITIQUE

Bienvenue dans un monde bleu et sombre. *Polaris* vous transporte dans un futur probable où la surface de notre bonne vieille Terre est devenue un enfer balayé par les radiations, les tempêtes énergétiques, couverte par une faune et une flore redoutables et d'autres joyusetés. Ce petit coin de paradis est si inhabitable que les humains ont eu la bonne idée d'aller sous la surface des flots voir si les conditions ne sont pas meilleures, en cela aidés par de mystérieux « Généticiens ». Ces êtres ont fourni les technologies leur permettant de survivre par 10.000 m de fond et ont joué les sauveurs qui exigent un prix trop grand par rapport à ce qu'un humain pourrait supporter. Après une petite guerre qui vit le crépuscule des Généticiens, l'humanité se retrouve seule et doit se gérer avec d'innombrables problèmes. Derrière tout cela, une source de pouvoir psychique s'est répandue dans les océans, l'effet *Polaris*.

Voilà le concept de base de *Polaris*, le jeu qui plonge le joueur dans une ambiance froide et plutôt sombre quelques 650 ans après la chute de l'Empire généticien.



Une nouvelle poudrière sous les mers ?

L'Histoire après la disparition des Généticiens est une suite de tuiles et de guerres durant les 450 premières années. Ces conflits ont façonné l'équilibre géopolitique actuel. Au fond des mers se côtoient plusieurs nations dont les plus importantes sont : l'Hégémonie, basée sur la côte est de l'Amérique du Nord, la Ligue Rouge, s'étalant sur la côte Ouest de l'Amérique

du Sud, l'Union Méditerranéenne, rassemblant les bases sous-marines de la Méditerranée, la République du Corail, entourant l'ancienne Australie, et l'Alliance Polaire, faisant son trou dans les glaces de l'Arctique.

La situation géopolitique entre ces pays et d'autres de moindre importance ferait pâlir d'envie un foudre de guerre.

Et à l'arrière plan, une religion, le culte du Trident, s'est taillée la part du lion dans le contrôle des personnes sensibles à l'effet *Polaris*, stratégie lui conférant de facto une influence politique non négligeable.

Contingences quotidiennes et avenir de l'espèce

Côté vie quotidienne, ce n'est pas la joie. L'espace vital est dramatiquement recherché, les ressources naturelles et en particulier l'eau pure sont des denrées rares et, dans certains secteurs, la violence est très régulière.

Mais heureusement, l'humanité est sauvée de cet enfer : un virus de stérilité frappe pas loin de 70% de la popu-

lation mondiale, transformant les chances de survie à long terme en canard à trois pattes. De fait, les êtres féconds ont la joie de participer activement à la repopulation, d'accord ou non. Ce thème profondément désespéré permet de mettre en scène des hommes et des femmes qui croient parfois à l'espoir et qui sont prêt à mourir pour concrétiser leurs rêves.

La technologie est assez disparate : d'un côté, certains ont retrouvé des restes de sciences et des machines généticiennes et de l'autre, majoritaire, on se bat pour maintenir en état des vaisseaux vieux de deux cents ou trois cents ans. Le contraste est saisissant et l'on se plaît à contempler des soldats hégémoniens armés de canons à neutrons à côté de marins se baladant avec un harpon pour sauver leur peau.

Un monde d'aventures

L'ensemble de ces facettes forme un univers ayant une très grande richesse, offrant des possibilités extraordinaires. La faune et flore et les descriptions du monde sont à la hauteur de la pléthore de détails qui se baladent dans les différents livres. Et point de grand lyrisme ! Les sentiments humains, même les plus bas, sont chevillés au corps, rendant l'approche du jeu dramatiquement réelle. Le manichéisme à la *Star Wars* est abandonné pour un opportunisme tellement plus adapté.

Les joueurs ont la possibilité de prendre un personnage selon leur envie, de nombreuses professions étant à disposition. Mais ici, pas de héros en puissance. Les joueurs n'interprètent pas des individus qui, par la naissance ou par un choix du destin, ont des capacités improbables, mais de simples humains, plongés malgré eux dans cet univers. Ceux qui veulent se faire une place dans le panthéon des grands hommes devront le mériter. Et c'est tout là le piquant de l'affaire. Les dangers sont nombreux et variés.

Les joueurs désirant interpréter des

Polarisiens ont, pour le moment, peu de choix : ils doivent passer par le Culte du Trident, peu spécialiste des grands sentiments et des tabous. Mais rapidement, leur liberté leur est rendue, permettant de choisir sa voie et son histoire, passée et future.

Pour le maître du jeu un brin imaginaire, *Polaris* permet de créer des aventures allant de l'exploration de grotte à l'enquête dans les milieux influents du monde, en passant par la vie de pirate ou d'espion. Il existe par ailleurs, pas mal de scénarii officiels.

Les mains dans le cambouis

Si on regarde dans la partie consacrée aux règles, les réactions sont diverses : certains y trouvent leur bonheur, d'autres estiment qu'il vaut mieux ne pas toucher à ce système diabolique. Assez simulationnistes, les règles de base restent simples : à la création, le personnage dépense des points de talent dans ses compétences formant ainsi son niveau de maîtrise, chaque point rapporte 10% auxquels il ajoute une base innée due à ses caractéristiques. Pour un jet, le maître du jeu

annonce une difficulté qu'il s'agit de comparer à son niveau de maîtrise : si celui-ci est plus fort, le joueur obtient des bonus, sinon, il prend des malus. Et l'objectif est de faire moins que son score spécifique à cette action sous 1D100. L'avantage de ce système est que le résultat est comparé à un tableau pour donner une marge de réussite qui va déterminer les conséquences de l'action (en particulier pour le combat. Le reste du temps, ce tableau est peu utile). Pas de lancer de jet à répétition, il faut juste connaître sa table de multiplication et d'addition. On pourrait se demander si ce n'est pas cette difficulté qui rebute les détracteurs du système.

En gros, un jet égale une marge de réussite et tout en découle. Il est vrai que le maître du jeu a intérêt à déléguer la comparaison au tableau de marge de réussite si son groupe dépasse les 4 joueurs pour éviter de traiter séparément chaque joueur et de faire traîner en longueur certaines résolutions d'action. Un peu comme dans tous les jeux d'ailleurs. Pour le combat, où la référence avec ce tableau est indispensable, les niveaux de difficultés ont été supprimés, ce qui rend le système encore plus fluide. Au final, le débinaire « faites-moi un jet » du maître du





jeu est tout à fait réaliste et ne nécessite pas une méchante prise de tête.

Par la suite, les autres aspects du système pourraient être considérés comme des modules que l'on décide ou non d'appliquer. Tout dépend du niveau de simulation demandé par les joueurs.

Certes on peut se dire que les règles de base sont plus compliquées qu'un bête système D20, mais il a l'avantage de rendre les probabilités de réussite plus étalées et d'éviter de faire des critiques tous les cinq lancers.

On peut, par contre, regretter qu'un système simplifié de bataille ne soit disponible, ce qui pourrait faciliter les choses dans certaines situations (mais

tellement rares, on ne participe pas à une bataille navale tous les jours).

Le point noir à mon sens réside dans la création des personnages. Le processus est franchement long et on a intérêt à aimer son personnage si on ne veut pas voir le maître du jeu devenir tout rouge à chaque demande de changement. Pourtant de très bonnes idées existent : oubliez les petits jeunets sans expérience, ce jeu est pour les types qui ont de la bouteille. La pire erreur qu'un groupe pourrait commettre est d'incarner des gosses de 16 ou 18 ans. Vingt-cinq ans est un minimum. Sinon, le risque d'avoir des types incapables de faire quelque chose avec leurs dix doigts est immense.

Le principe est simple : en plus des

neuf caractéristiques déterminées sur une base de répartition de 110 points ou d'un jet de dés, le joueur dispose de 100 points de personnage, à répartir sur ces années d'expérience professionnelle (la répartition des compétences) et sur les avantages. Pour la base des caractéristiques, des avantages et des désavantages et autres détails, tout va bien. Par contre, dès que l'on rentre dans les professions, les jets de dés vont se succéder et à la longue, on s'ennuie. Mais ce n'est qu'un mauvais moment à passer.

En rapport à ce problème, le système de jeu est assez mortel (mais pas assez à mon goût). Résultat, il vaut mieux créer plusieurs personnages en parallèle pour éviter d'avoir un joueur devant la console ou en train de faire des crêpes, à cause de la perte de Raoul, docker et mort de son état.

Enfin, le meilleur conseil que l'on puisse donner aux timorés des principes de jeu de *Polaris* est le même que pour tous les systèmes : tenez-vous-en aux règles de base et, pour le reste, gérez à l'instinct et au bon sens.

Polaris refait surface ?

Je finirais par annoncer que *Polaris*, plus ou moins abandonné par son éditeur, Darwin Project, est en pleine renaissance. Un groupe de passionnés s'est réunis autour de l'auteur, Philippe Tessier, pour relancer la machine en amateur.

Au menu, on trouve la sortie de la version 3, qui devrait voir un système revu et corrigé avec, en parallèle, un autre système compatible qui permettrait d'attirer les joueurs les plus réticents. nDe plus, la réédition des suppléments épuisés chez Darwin Project permettra de maintenir le suspens avant la sortie amateur des nouveaux suppléments, dont le très attendu « République du Corail ». En filigrane, c'est un nombre important de nouveaux suppléments qui est à prévoir. Le principe de diffusion serait essentiellement par l'Internet, gratuit ou à bas coût. ■

AVENTURES MARITIMES ET BANDES DESSINÉES

L'UNIVERS DE LA BANDE DESSINÉE FOURMILLE D'IDÉES DIVERSES ET VARIÉES FACILEMENT UTILISABLES. UNIVERS PRÊTS À JOUER, SCÉNARIOS OU SYNOPSIS, AIDES DE JEUX, BREF, LES LIBRAIRIES SPÉCIALISÉES SONT DES PARADIS POTENTIELS POUR TOUT RÔLISTE EN PANNE D'IDÉES. DEUX DE NOS REPORTERS ONT PLONGÉ LEUR NEZ DANS LEUR BÉDÉTHÈQUE ET NOUS APPORTENT LEURS REGARDS RESPECTIFS.

PAR Taillefer & Moustrap

Bien entendu, le thème de ce numéro, *Aventures maritimes*, a inspiré bon nombre d'auteurs, des plus connus au plus obscurs. Voilà un thème évocateur, faisant références aux pirates et autres corsaires, à l'immensité des océans, mais aussi à celle de l'espace, des découvertes, du voyage..

Faire une liste exhaustive est une gageure, et ce n'est d'ailleurs pas l'objectif de cet article. Si beaucoup d'ouvrages traitent du thème de ce numéro, beaucoup ne sont pas exploitables. C'est pourquoi nous nous concentrerons essentiellement sur le maximum d'ouvrages traitant de près (et de moins près) d'*aventures maritimes*, pouvant être utilisables pour le jeu de rôle. Ce qui toutefois ne nous empêchera pas de citer des grands classiques, pour la forme, pour la culture, et pour le plaisir.

Aventures historiques

Histoires d'hier ou d'aujourd'hui, dominées par les aventures de pirates et de fameux trois mats, voici une liste de bandes dessinées se déroulant sur notre bonne vieille terre, ou plutôt nos bonnes vieilles mers, que les amateurs du genre (et les autres) apprécieront.

De bons scénarios

Barbe Rouge

Barbe-Rouge, alias le « Démon des Caraïbes », est bien sûr le fameux pirate (imaginé par Charlier & Hubinon) qui écumera toutes les mers du globe à bord de son célèbre Faucon noir. *Larguez les amarres !* Histoire de flibusteries. Barbe Rouge sème d'abord la terreur dans les sept mers, puis devient un temps corsaire du roi, ce qui édulcore singulièrement le scénario. Très bon au début... Difficile d'en citer un seul, mais voilà une bédé constituant non seulement une vraie mine de scénarios, mais aussi de conséquentes aides de jeu. Il ne vous reste plus qu'à fouiller dans votre grenier.

Cori le moussaillon

Cori le moussaillon est, comme son nom l'indique, embarqué à bord d'un bateau et vit de fantastiques aventures aux quatre coins de la terre. Bob de Moor a créé là une



Dessin de Joann Sfar

série dont l'originalité majeure est l'importance des décors.

Les premiers albums sont une reconstitution rigoureuse de la guerre navale lors de laquelle le Roi Philippe II d'Espagne tente d'envahir l'Angleterre. Une chronique historique très documentée sur la marine à voile du XVI^e siècle. Viennent ensuite de très bons albums sur la compagnie des Indes Orientales, la bataille de Lépante, etc. Fidèle à la réalité historique comme l'était son maître et ami, le grand Jacobs, il faut aimer le style « à la Mortimer », mais la précision est frappante. Là aussi de bonnes aides de jeu imaginables, et quelques scénarios facilement ré-exploitable (notamment *L'expédition maudite* et *Dali Capitan*).

Lefranc

Lefranc exerce le métier de journaliste. «La Grande Menace», première de ses aventures, nous présente donc ce jeune homme blond, qui, après avoir rencontré un petit scout, Jeanjean (l'Enak de Lefranc), doit faire face aux plans démoniaques d'Axel Borg. Ce génie du mal sera dès lors présent dans la quasi-totalité des histoires de Lefranc. Voici le résumé de l'album « opération Thor » :

Lefranc emmène Jeanjean en Norvège, où il est appelé pour un rendez-vous. Mais, dans une taverne au bord d'un fjord, ils sont drogués et enlevés. Ils se réveillent à bord d'un mystérieux sous-marin et ont la surprise de découvrir qu'ils sont les hôtes forcés d'Axel Borg. Tandis que le sous-marin joue une audacieuse et dangereuse partie de cache-cache avec les services de surveillance de l'armée américaine, Borg explique à Lefranc qu'il l'a choisi pour être le témoin impartial d'une opération d'importance exceptionnelle qu'il s'appête à déclencher, la plus formidable opération de guerre de tous les temps, mais révolutionnaire, propre, nette et sans bavure.

L'ouragan de feu et *Opération Thor* sont les deux albums se prêtant le mieux au thème de ce numéro. Les scénarios sont parfaits pour tout jeu de rôle contemporain, avec un minimum



d'adaptation. Une fois encore, un titre qui peut paraître démodé, mais c'est dans les meilleurs micro-ondes que l'on réchauffe la meilleure tambouille. De plus, il est étonnant de constater que bon nombre de ces scénarios sont encore dans l'ère du temps, voire d'actualité (*Opération Thor*).

Le passage de Vénus

1766, le Roi de France lance une grande expédition autour du monde sous le commandement du Comte de Bougainville. Cette mission a divers objectifs, tant politiques que scientifiques. Un botaniste et Médecin du Roi, Commerson est choisi par l'Académie des Sciences pour se joindre à l'expédition afin de recenser les espèces naturelles des terres visitées. Son amante et servante, Jeanne Baret décide d'être aussi du voyage, même s'il lui faut pour cela cacher sa véritable nature. Elle deviendra la première femme à réaliser le tour du monde. Mais il lui faut pour cela cacher sa vraie nature...

Fidèle à la réalité historique, *Le Passage de Vénus* est un huis-clos tendu, étouffant à bord d'un bateau où il faut mentir, se cacher... Le récit devait faire l'objet de trois albums, couvrant les 3 années du voyage. Mais en mai 1999, le dessinateur Jean-Paul Dethorey décède alors qu'il travaille encore sur le deuxième tome. François Bourgeon, a lui-même crayonné les 8 dernières planches du

deuxième tome afin de ne pas le laisser inachevé et non publiable.

Tintin

Pas grand-chose à dire, qui ignore encore les aventures du jeune reporter à la mèche rebelle ?

On précisera toutefois que trois albums se prêtent au thème de ce numéro, à savoir : *L'île mystérieuse*, *Le secret de la Licorne* et *Le trésor de Rackham le rouge*. Pour avoir testé, les deux derniers sont assez facilement transposables.

De bonnes aides de jeu et idées

Bruce J.Hawker

Extrait du «Dictionnaire Mondial de la Bande Dessinée» P.Gaumer & C.Moliterni - © Editions Larousse (1994). Bruce J.Hawker, créé en 1976, n'est pas un rutilant officier de la marine royale britannique du XIX^e siècle, sans peur et presque sans reproche. Il incarne au contraire, un peu à la manière de Blueberry, le « loser » perpétuel. Cette longue descente aux enfers d'un jeune officier promis au plus brillant avenir mais injustement « cassé » par ses supérieurs, renié par ses parents et sa fiancée, sert de prétexte à William Vance pour nous décrire, avec beaucoup d'authenticité, la réalité d'une époque et d'un milieu particulièrement sordides (voir par exemple les faubourgs de Londres dans l'épisode Press Gang). Vance confie, en 1986, le scénario de cette série à André-Paul Duchâteau. Les albums sont édités au Lombard.

Vance a dans cette série un vrai souci de la rigueur, et chaque album est une véritable source d'inspirations. Les premiers tomes ont un peu vieilli, un peu comme les vieux Bob Morane, mais cela reste une très bonne série.

Corto Maltese

Extrait du site Casterman : Costume de marin, cheveux bruns, anneau à l'oreille gauche. La silhouette élancée et élégante. Une lueur d'amusement et d'ironie bienveillante dans le regard. L'air de se tenir à distance. L'art d'observer choses et gens avec détachement. Certains le disent pirate. Lui se prétend gentilhomme de for-

tune... Ainsi apparaît Corto Maltese, fils d'une gitane andalouse et d'un marin des Cornouailles. Une gueule, une personnalité, un destin. Une légende de la bande dessinée devenue légende tout court.

Que dire sur Corto Maltese ? Tant de choses ! Disons simplement que ces aventures se déroulent au début du siècle dernier, à travers le monde, et qu'elles sont passionnantes, tout simplement. Un meneur motivé peut sans doute en sortir de très bonnes idées de scénarios.

L'Épervier

Le chevalier Yann de Kermeur est un noble breton respecté, mais il est également l'Épervier, un corsaire prestigieux. Accusé à tort du meurtre du comte de Kermellec, il est traqué et emprisonné. Après son évasion, il mettra tout en œuvre pour prouver son innocence et déjouer le complot mis en œuvre par ses ennemis, le marquis de la Motte et le Vicomte de Villeneuve. Parti de la rade de Brest en passant par la Rochelle, sa quête l'entraînera, malgré lui, en Guyane sur les traces d'un trésor aztèque. Il ne devra son salut qu'à son habileté et sa parfaite connaissance du terrain et pourra faire enfin toute la lumière sur cette affaire.

S'il fallait trouver un successeur à Barbe-Rouge, voici l'Épervier. L'histoire est haletante, les références historiques nombreuses et rigoureusement justes. Le scénario est certes long, aussi une adaptation en JdR sera délicate. En tout cas, les aides de jeu seront nombreuses, surtout dans le tirage de tête du tome 5. Pour tous les amateurs de pirateries et de corsaires.

Les passagers du vent

L'histoire d'une jeune femme passagère à bord d'un bateau, qui écrit sa vie à bord des négriers pendant deux ans...

Tout le monde devrait connaître *Les passagers du vent*. Cette série est sans aucun doute aussi mythique que *La quête de l'oiseau du temps*. Là aussi, la rigueur historique est au rendez-vous, et le dessin est grandiose. Je ne saurais que trop vous conseiller les deux hors-série *Les chantiers d'une aventure* et



Bourgeon à la hune, qui reviennent sur la série et sur l'Histoire avec un grand H. De formidables sources d'inspirations sur l'époque et sur la traite négrière. De très bonnes aides de jeu en perspective.

Tramp

Yann Calec est un officier de la marine, considéré comme forte tête, à qui un armateur véreux offre le commandement du *Belle-Hélène*. Mais ce cadeau se révélera vite empoisonné, le paquebot étant condamné par avance pour une sombre histoire d'assurance. La secrétaire de l'armateur, devenue la petite amie de Calec, n'aura guère le temps de le prévenir du danger qu'il encourt. Le second du *Belle-Hélène*, un certain René Floss, est à l'affût, prêt à éliminer les témoins gênants...

Le point le plus intéressant à mes yeux reste l'époque, les années 50. Certes, il sera dur de trouver un JdR se déroulant dans les années 50, mais sait-on jamais. Le scénario est un peu linéaire, transposable et adaptable avec quelques efforts.

Aventures Fantastiques

La mer, qu'on voit danser le long des golfes clairs, recèle de secrets incroyables. La mer, qu'on voit danser le long des golfes clairs, n'est pas la même partout, que l'on soit sur Terre ou sur Askell. Mondes nouveaux, monstres marins et autres choses fantastiques, la mer est une source d'imagination importante en Bandes Dessinées. Plus

que de simples scénarios, vous trouverez des univers prêts à être utilisés !

De bons scénarios

Les Aquanautes

Vincent Mallié et Joël Parnotte nous entraînent sous l'eau, dans une station scientifique occupée depuis quelque temps par des militaires aux plans très secrets. Ça ne fait pas l'affaire des géologues, qui n'apprécient guère de ne plus être les maîtres chez eux. La tension monte d'un cran lorsqu'on découvre l'un des militaires mort. Mais quand Nando Mc Rae, l'un des géologues au passé personnel un peu chamboulé, croit avoir vu un assassinat qui n'a, lui, officiellement pas eu lieu, ça devient vraiment compliqué. D'autant que le même Nando, à couteaux tirés avec tout ce que la base compte d'uniformes, est désigné pour faire équipe avec les militaires afin de récupérer la mystérieuse cargaison d'un cargo cubain.

Un petit scénario sans prétention. Efficace, mais sans plus, ne souffrant pas la comparaison avec *Sanctuaire*. Mais cela reste une bédé facilement adaptable pour un JdR fantastique contemporain (*Cthulhu*, *Conspirations*, etc.).

Les feux d'Askell

Extrait de <http://askell.free.fr/> : Une mer infinie, des îles où depuis des millénaires se bâtissent puis disparaissent des civilisations : Askell. Ici, la navigation est la seule communication possible et les embarcations de mille sortes sillonnent l'océan primal, malgré les monstres qui, à chaque instant, peuvent surgir des flots et broyer les coques. Marchands et contrebandiers débarquent dans chaque port des cargaisons précieuses venues des plus lointains horizons, des baladins cabotent d'île en île pour offrir les merveilles de leur bateau-spectacle. Un de ces poètes itinérants, le pédant Keresquin de Villoque, et son mousse Tittle se trouvent entraînés dans une surprenante épopée par Dao X'Ian, un preux mercenaire à la hache affûtée et Cybil une sculpturale danseuse au bouillonnant caractère.

Rejoints par *Brumaire Courte-dague*, un ténébreux coupe-jarret habile au lancer de couteaux, cet étrange équipage se retrouve en possession d'un des secrets les plus précieux d'Askell: celui de la fabrication de l'Onguent Admirable...

Une très bonne série, qui semble malheureusement sur une voie de garage. Là aussi, c'est l'univers très original qui séduira le rôliste. Le scénario est adaptable à tout JdR médiéval-fantastique, mais c'est surtout l'univers qui mériterait d'être adapté.

Finkel

Dans un monde où la mer domine la planète, les enfants subissent les effets d'une lente mutation. Seule la précieuse liqueur d'existence peut prolonger leur survie. Pour contrôler la fabrication de cette substance vitale, le peuple Nek-Amas est prêt à déclencher une guerre. Finkel, marin-lige au service de la puissante Feder-Compagnie qui gère le commerce maritime, se trouve projeté au cœur de cette intrigue. Après avoir réussi à sauver « l'enfant de mer », seul à avoir atteint le stade final de la mutation, il parvient à délivrer le moine Hoschee, ultime espoir de rétablir la paix...

Une très grande série, par les créateurs de *Neige*. Avec un peu d'efforts, cet univers mériterait largement d'être adapté en JdR. Le scénario est loin d'être évident à adapter, car peu d'univers s'y prêtent. Mais une campagne « one-shot » dans cet univers-là ferait sans doute mouche.

Golden City

Golden City est une ville majestueuse bâtie sur l'océan, à l'abri de la surpopulation et de la violence qui règnent sur le continent. Seuls les citoyens les plus fortunés y sont acceptés. Lors d'un survol des terres, l'avion transportant l'épouse du président de *Golden City*, Harrison Banks, s'écrase mystérieusement. Commence alors pour Banks une périlleuse enquête en territoire inconnu.

En 5 albums, *Golden City* s'est déjà forgé un nom. Le scénario est un peu long à décoller, mais il est tout de même passionnant. Comme les autres titres

de la collection « série B » de Delcourt, l'univers de *Golden City* a fait l'objet de nombreuses recherches graphiques, et chaque page fourmillent d'idées pour le JdR. L'univers est facilement adaptable à tout JdR cyberpunk, le scénario sera difficilement adaptable, mais plutôt à découper en plusieurs aventures indépendantes.

Sanctuaire

Un sous-marin en mission de surveillance le long des côtes syriennes, le USS Nebraska, reçoit un message de détresse non identifié qui le conduit au bord d'une immense crevasse sous-marine.

L'équipage y découvre l'épave d'un vieux sous-marin soviétique, gisant à proximité de ce qui semble être les gigantesques vestiges d'un sanctuaire antique.

Un thriller fantastique hallucinant, qui mériterait une adaptation au cinéma. Le scénario peut donc convenir à un bon petit *Cthulhu*, ou tout autre JdR fantastique du même genre. Le meneur devra se donner du mal, mais le scénario en vaut vraiment le coup.



De bonnes aides de jeu et idées

Le Neptune

Avril 1883, sur les rives du Potomac. William Lake est en train de construire le Neptune, un sous-marin révolutionnaire. Mais Washington refuse de financer son

navire, Lake n'a plus d'argent, les banques lui ont fermé leurs portes et les huissiers sont à la sienne...

Parallèlement, à New York, se prépare une grande course de navires entre New York et San Francisco... 100000 dollars sont promis au vainqueur. Mais la course semble truquée par la compagnie Campbell & Fergus, qui profiterait de l'occasion pour promouvoir leur dernière génération de streamers dont l'un d'eux, l'Albany, prendra le départ.

Lake, croulant sous les dettes, va tout de même accepter de vendre son navire au farfelu Gunther Von Stundendt qui souhaite réaliser une étrange expédition sous-marine au large des Caraïbes... La livraison du Neptune aura lieu le même jour que le départ de la course New York - San Francisco... Leurs routes vont même sans doute se croiser...

Plus d'inspis et d'aides de jeu que de véritables idées dans cette série. Avec beaucoup d'efforts, le meneur peut adapter le scénario pour un *Deadland* aquatique, mais ce ne sera pas facile.

Aventures maritimes, mais spatiales en fait

L'espace n'est-il pas la mer, l'océan de demain ? Si oui, il convient alors de parler de toutes ces Bandes Dessinées dont les aventures se déroulent là-haut, ou là-bas... Les corsaires changent de navires, mais restent des corsaires.

De bons scénarios

Aquablue

Nao est le seul survivant du naufrage galactique du vaisseau Etoile Blanche. Elevé pendant 8 ans à bord d'une navette de survie par son robot Cybot, il atterrit finalement sur une planète couverte d'océans à 97%. Il est accueilli par un peuple de pêcheurs qui le désigne comme un guide. Les années passent, Nao grandit. Un jour des Terriens arrivent sur Aquablue dans le but d'en utiliser l'eau pour leurs centrales, ce qui ramènerait la planète à l'air glaciale. Ces hommes sont sans scrupules



et une lutte inégale s'engage. Fort heureusement Nao trouvera des alliés pour sauver son peuple...

La série compte 4 cycles, dont le premier est résumé ci-dessus. Les autres cycles sont irréguliers, et s'éloignent du thème de ce webzine, mais restent de bonnes sources d'inspirations. Si vous jouez à un JdR futuriste, *Aquablue* est pour vous, les idées de scénarios sont nombreuses, idem pour les aides de jeu diverses.

De bonnes aides de jeu et idées

Aldébaran

Un vaisseau terrien a été forcé d'atterrir sur la planète mais n'a pas pu en avertir la terre. Depuis maintenant 100 ans chaque génération espère de moins en moins la venue des terriens et se consacre à sa vie sur Aldébaran.

Seulement des phénomènes étranges surviennent précipitant les événements et pouvant avoir de grandes conséquences sur la destinée de la planète. A travers le regard et la narration de Marc Sorensen, un jeune pêcheur, le lecteur découvre ce monde éblouissant et s'interroge sur ces phénomènes.

Léo est un véritable créateur de monde. Pour *Aldébaran*, mais aussi pour ces autres cycles liés (*Beltégeuse*, *Antarès*), il a créé tout un écosystème à cette étrange planète. On s'éloigne de la science, pour se consacrer à la fiction. Une très belle série, pleine d'idées pour les JdR de science-fiction.

Sillage

Sillage est un convoi multiracial de vaisseaux spatiaux à la recherche de planètes à coloniser. Les *Hottards*, peuple du convoi, jettent leur dévolu sur une planète sauvage couverte de jungles et d'océans qui n'est habitée - selon leurs critères - par aucune espèce intelligente. Mais à leur arrivée, ils rencontrent *Nävois*, une enfant sauvage d'une race jusqu'alors inconnue de *Sillage* : les *Hommes*.

On arrive à la limite du thème. La série est une source incroyable d'idées pour tout JdR de science-fiction. L'intérêt en terme de scénario est que la série est constituée en majeure partie d'aventures indépendantes et que la plupart sont adaptables sans trop de problèmes. Les meneurs y trouveront notamment de nouvelles races ET, des armes, des vaisseaux, ...

En guise de conclusion

Comme je l'ai déjà dit, cette liste est loin d'être exhaustive, elle rassemble un certain nombre d'ouvrages qui peuvent intéresser les rôlistes que nous sommes.

A côté de ces bandes dessinées, il en existe d'autres qui touchent au thème de ce numéro, et que l'on peut lire, uniquement pour le plaisir.

Cryozone

Le premier vaisseau spatial de colonisation

est à mi-parcours. Une centaine de personnes veillent sur les milliers de colons cryogénisés. Mais que se passerait-il si ces passagers étaient réveillés comme ça, sans précaution ?

Un bon moment de divertissement, un scénario plus qu'adaptable. Prenez la bédé et tournez les pages au fur et à mesure que vos joueurs tentent de survivre. A la limite avec le thème de ce numéro.

De cape et de crocs

Deux fiers bretteurs - l'un loup, l'autre renard - se lancent à la recherche du fabuleux trésor des îles *Tangerines*. Accompagnés par un terrible *Janissaire*, et par un non moins terrible lapin, nos fiers compagnons vont bon grès mal grès voguer vers les îles *Tangerines*.

Un JdR amateur a été créé, *Le verbe et l'épée*, permettant de jouer dans un univers qui n'aurait pas déplu à un certain La Fontaine. Hilarant, désopilant, formidable, et plus encore.

Dread Mac Farlane

Dread Mac Farlane est une jeune fille vivant au Pays Imaginaire en compagnie de *Peter Pan* et des *Enfants Perdus*. D'où vient-elle ? Comment et pourquoi est-elle arrivée ici ?

Elle-même ignore les réponses à ces questions. Pourtant, à travers ses rêves et sa prodigieuse mémoire, ses souvenirs lui reviennent petit à petit. Fille de pirate, elle devra reprendre le chemin des Caraïbes pour accomplir son destin...

Revisite intéressante du mythe de *Peter Pan*, ou plutôt du *Capitaine Crochet*.

Le Fléau des Dieux

Depuis 1000 ans, *l'Orbis*, *l'Empire Romain Galactique* est en paix. Mais les *Huns* pillent *Aquincum*, une planète provinciale. *L'Empereur* réunit aussitôt ses légions, mais le destin est contre lui, il meurt avant même le début de la guerre. *l'Orbis* doit céder aux barbares et accepte de livrer des jeunes patriciens pour qu'ils soient sacrifiés à *Kerka*, la déesse du chaos, adorée par les *Huns*. Au milieu des cris de joie des barbares, les jeunes gens sont égorés sur l'autel du grand temple. Mais un



Dessin de Christophe Blain

miracle se produit: Kerka est de retour. Transposition de la fin de l'Empire romain dans l'espace, Mangin signe ici une brillante adaptation, servie par de sublimes dessins. On citera dans la même veine, par la même Mangin, *Le dernier Troyen*, ou les péripéties spatiales d'un certain Enée.

Isaac le pirate

XVII^e siècle, Isaac Sofer, peintre désargenté mais heureux en amour, vit de petits boulots et rêve d'aventure. Lorsqu'on lui propose d'embarquer sur un navire, Isaac accepte sans savoir qu'il fera le tour du monde !

Humour, aventures et amours, une très bonne bande dessinée même si le style graphique (très « nouvelle école ») peut rebuter.

Le réducteur de vitesse

Fraîchement engagé sur un cuirassé à la recherche d'un sous-marin ennemi, Georges fait la connaissance de Louis, un

autre timonier. Malades comme des chiens, les deux amis décident de descendre aux machines, dans les entrailles du bateau. Il y fait une chaleur suffocante, le bruit y est insoutenable, mais c'est le seul endroit où les mouvements terribles du cuirassé se font le moins sentir. Après des heures de déambulation dans les profondeurs du monstre d'acier, Georges, Louis et Nordiz le bosco, se trouvent face au gigantesque réducteur de vitesse. Et c'est la catastrophe. Dès lors, les trois hommes vont vivre un enfer...

Drôle et émouvant, une très bonne bande dessinée même si le style graphique (très « nouvelle école », encore) peut rebuter.

Les Tuniques Bleues

Les aventures comiques d'un duo de soldats nordistes, l'un plutôt lâche, l'autre plutôt bête, durant la guerre de sécession. Je pense ici aux albums *Les bleus de la Marine*, *Le David* et *Duel dans la Manche*. Marrant, mais aussi intéressant pour la base historique.

Thorgal

Les aventures d'un homme venu des étoiles, adopté par des vikings, et qui voit sa vie malmenée par les dieux.

Un must de la bédé bien sur. Thorgal est un marin avant tout, et il vit la plupart de ses aventures par le biais de ses voyages maritimes. Moyens sur les derniers albums, de grands moments quand même, pleins d'idées et de synopsis.

Universal War One

Entre Saturne et Jupiter, au cœur des jeunes Etats les plus prospères de la Fédération des Terres Unies, la troisième flotte de l'United Earths Force veille sur le système solaire. Mais le MUR apparaît, insondable. D'où vient t'il, que cache t'il ? Ici commence la Première Guerre Universelle.

Superbe interrogation sur la guerre. Dessins somptueux, de bonnes idées pour le JdR. Une adaptation de l'histoire en JdR serait formidable, incroyable, mais je laisse cette bédé ici, car la série n'est pas bouclée.

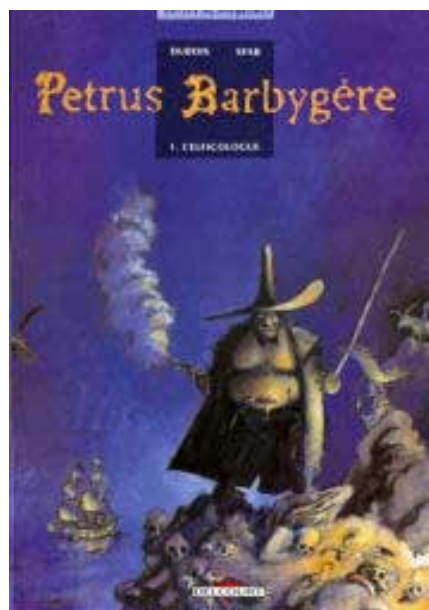
Un regard complémentaire

Voici une courte sélection d'ouvrages. Ce ne sont pas là des séries, mais uniquement des histoires finies. Les ambiances particulières de ces bandes dessinées les rendent moins facilement utilisables dans le cadre d'un jeu de rôles. Néanmoins, leur qualité fait qu'elles ont tendance à laisser une belle trace dans l'imaginaire, et puis, tout simplement... la lecture en est très agréable.

Petrus Barbygère

Aux amateurs de bandes dessinées, la figure rondouillarde de Petrus Barbygère dira sûrement quelque chose. Et pour cause : Pierre Dubois et Joann Sfar ont déjà offert à ce personnage plusieurs avatars tels que le Minuscule Mousquetaire, le Borgne Gauchet, ou encore l'elficologue du *Grimoire du petit peuple* (paru fin 2004), multiples variations autour d'un même personnage truculent, cultivé et bon-vivant, à la silhouette d'Athos un peu empâté.

Dans l'histoire qui nous concerne, le brave Barbygère part à la rescousse du peuple d'Elfirie, menacé par l'infâme pirate Scarlett. Au cours de ce conte foisonnant et débridé, il s'adjoindra les services de personnages hauts en couleur dont le Hollandais volant, pour n'en citer qu'un et non des moindres. En dire plus serait tenter de résumer,



sans succès et en l'affadissant, une bande dessinée dont les attraits tiennent tout d'abord à l'immense maîtrise de Pierre Dubois, le « Monsieur Elfes » français, lequel sait parsemer son récit de détails inattendus et poétiques, ainsi qu'au langage si savoureux dont font usage les personnages, mélange indistinct de vieux français et d'argot qui ancre immédiatement le récit dans l'intemporalité du conte. Certains détails du récit portent cependant à mon avis l'empreinte de Joann Sfar, qui entretenait déjà avant cet album une correspondance avec Pierre Dubois.

Tout aussi essentiel est par ailleurs le dessin de Joann Sfar (lequel a encore fait beaucoup de chemin depuis), mélange de fausse maladresse et de poésie, grâce auquel le lecteur se sent subtilement immergé dans le monde invisible et enchanté du petit peuple. Même si cette écriture graphique peut au départ sembler peu amène, car fort différente de la production ordinaire dans la BD fantastique, elle mérite que l'on s'y attarde; l'entrée au pays des fées le vaut bien, et le plaisir de lire et relire cet album original ne se dément pas avec le temps.

Idées d'adaptation : si le scénario se prête peu au JdR, *Petrus Barbygère* recèle une galerie de personnages forts, des décors et des situations propres à être réutilisées. Et cette BD retranscrit si fortement le mystère des mondes féeriques que l'imaginaire du rôliste amateur de ce genre d'univers devrait s'en trouver revigorée.

Le capitaine écarlate

Croyez-le ou non, mais on rencontre des pirates dans le Paris d'il y a un siècle. De vrais pirates, portant d'authentiques sabres et jurant comme pas un ! C'est David B. qui nous le dit. Le prolifique auteur de BD prend comme point de départ la vie et l'œuvre de Marcel Schwob, écrivain de la fin du XIXe siècle, pour nous conter l'histoire de Marcel et Monelle, couple improbable du Paris de 1900. Lui, l'amoureux des livres rêvant d'aventures romanesques cloué à son lit, et elle, prostituée offrant

à qui les veut son amour autant que son corps, vont croiser la route du Capitaine écarlate, chef pirate officiant contre toute vraisemblance en plein cœur de la capitale. Ils vont être pris dès lors dans un tourbillon d'aventures qui va bouleverser leur vie ordinaire...

David B., qui signe une fois de plus un scénario merveilleux, nourri de littérature et de fantastique, s'est adjoint pour le dessin les talents d'Emmanuel Guibert. Ce dessinateur hors-pair a choisi pour cette histoire fort romantique un style rétro qui souligne les références que fait l'ouvrage aux romans à quat'sous. Le monde décrit dans ces superbes vignettes rappelle parfois des scènes déjà vues chez Valloton, Bonnard ou Degas et le tout dans une mise en page fluide et épurée qui fait la part belle à la narration.

Et quand vous aurez lu ce livre, vous saurez dorénavant, comme Marcel et Monelle, qu'il n'est de meilleure porte vers l'aventure que celle des greniers des librairies.

Idées d'adaptation : l'intrigue de base, qui est très belle et a des faux airs d'enquête, fournit le matériau d'un bon scénario. Tout jeu mélangeant historique et magie devrait faire l'affaire, à condition de ne pas trop remonter dans le temps et d'avoir un univers qui laisse la place à un minimum de poésie.

Mary-la-Noire

Après nous avoir enchantés avec *L'autre monde*, le scénariste Rodolphe et la dessinatrice Florence Magnin ont décidé de remettre le couvert. Ils nous racontent ici l'histoire de Lord James, écrivain de son métier, qui, par un concours de circonstances, se retrouve à bord d'un navire pirate. Il découvre tout à la fois l'odeur du sang versé et l'ardeur de la camaraderie entre gens de la flibuste. Il découvre également que ces pirates en savent plus que quiconque sur la mort et ses fantômes.

Rodolphe a déjà plusieurs bandes dessinées à son actif (en plus de *L'autre monde*) lorsqu'il écrit *Mary-la-Noire*. Il réussit le tour de force de nous emmener une fois encore dans une balade

romantique sur des rivages lointains. Tout comme *L'autre monde*, cette bande dessinée réveille cette douce mélancolie qui nous prend à l'idée de ces vies exotiques que l'on aurait pu connaître, tout en se sachant inexorablement enchaîné à son quotidien.

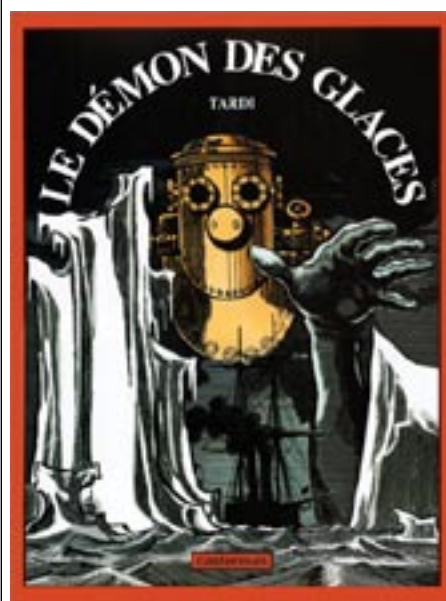
Le dessin de Florence Magnin – que l'on ne fera pas l'affront de présenter à nos lecteurs rôlistes – voir son travail sur les JDR *Ambre* et *Rêve de Dragon* – colle parfaitement à l'histoire et on ne saurait en imaginer un autre à la place. On retrouve la délicatesse de ses ambiances colorées, ses villes semblables à des décors de théâtre où l'on aimerait pouvoir baguenauder, ses mises en page sophistiquées contrebalancées par un dessin au classicisme calculé.

Alors lisez *Mary-la-Noire*, embarquez avec ces pirates sortis d'un film d'aventures à l'ancienne pour un savoureux voyage.

Idées d'adaptation : le scénario est simple, et laisse pas mal d'ouvertures pour qui veut développer. Le cadre historique demeurant très flou et secondaire, on peut choisir à son gré de replacer l'intrigue à n'importe quelle période de la grande histoire de la piraterie.

Le démon des glaces

Attention : monument du patrimoine historique de la BD, ou presque. Ce livre marque l'entrée de Tardi dans le



paysage de la BD française, en 1974. *Le démon des glaces* nous narre l'enquête rocambolesque menée par un étudiant du XIX^e siècle nommé Jérôme Plumier, sur une série de naufrages inattendus ayant eu lieu dans l'océan Arctique. Il finit par découvrir une effroyable machination... Saura-t-il la déjouer ? C'est un plaisir subtil que de parler aujourd'hui de cet ouvrage qui affiche fièrement ses trente ans et sur lequel tant d'yeux se sont déjà posés. Première constatation : c'est une bande dessinée qui n'a pas vieilli car son exécution elle-même la porte au-dessus des modes. Animé sans doute par l'ambition artistique et un enthousiasme insouciant, Tardi a développé pour cette histoire dont il est à la fois

auteur et dessinateur un style d'exécution proche de la gravure. Armé de ses plumes, ses pinceaux et ses peignes pour simuler les trames (!!!), Tardi nous livre des planches uniques en leur genre. Précisons pour l'anecdote que, suite à l'achèvement de ce travail de fourmi, l'auteur a juré qu'on ne l'y reprendrait plus.

Tardi expérimente dans cette BD un mode d'intrigue à tiroirs tragi-comique qu'il ne cessera de peaufiner avec *Adèle Blanc-sec*. Nous sommes à nouveau dans une BD qui joue de références. Au niveau scénaristique tout comme au niveau graphique, *Le démon des glaces* appelle les fantômes des vieux romans fantastiques de seconde zone et de ceux de Jules Verne. Notons, qui

plus est, que David B., dont nous parlions précédemment, inclut *Le démon des glaces* parmi ses influences majeures, et vous aurez compris qu'il serait dommage de passer à côté de ce livre. Un conseil : se procurer si possible l'ancienne édition, de très grand format, qui convient mieux à mon sens au traitement graphique et à la singularité de cette bande dessinée.

Idées d'adaptation : Le démon des glaces peut servir d'inspiration à un scénario steampunk ou tout autre cadre de jeu où il est possible de placer grands méchants projetant de détruire le monde depuis leur base secrète improbable, jusqu'à ce qu'un James Bond vienne éventuellement leur donner la fessée. ■

Titre	Etat de la série	Nombre d'albums	Auteurs	Editeur
Aldébaran	en cours	5	Léo (dessin& scénario)	Dargaud
Aquablue	en cours	10	Vatine/Blanchard/Tota/Siro (dessin), Cailleteau (scénario)	Delcourt
Barbe Rouge	en cours	35	Bourgne, Hubinon, Jijé, Pellerin (dessin), Charlier, Ollivier, Perrissin, Rotundo (scénarios)	Dargaud
Bruce J.Hawker	finie	7	Vance (dessin & scénario), Duchâteau (scénario)	Le Lombard
Capitaine écarlate (Le)	finie	1	Guibert (dessin), David (scénario)	Dupuis (Aire libre)
Cori le moussaillon	finie	6	De Moor (dessin & scénario)	Casterman
Corto Maltese	finie	10	Pratt (dessin & scénario)	Casterman
Cryozone	finie	2	Bajram (dessin), Cailleteau (scénario)	Delcourt
De cape et de crocs	en cours	6	Masbou (dessin), Ayroles (scénario)	Delcourt
Démon des glaces (Le)	finie	1	Tardi	Casterman
Dread Mac Farlane	en cours	2	Poinsot (dessin& scénario)	Clair de lune
Epervier (L')	en cours	6	Pellerin (dessin & scénario)	Dupuis
Feux d'Askell (Les)	en cours	3	Mourier (dessin), Arleston (scénario)	Soleil
Finkel	en cours	6	Gine (dessin), Convard (scénario)	Delcourt
Fléau des Dieux (Le)	en cours	4	Gajik (dessin), Mangin (scénario)	Soleil
Golden City	en cours	5	Malfin (dessin), Pecqueur (scénario)	Delcourt
Isaac le pirate	en cours	4	Blain (dessin & scénario)	Dargaud
Lefranc	en cours	16	Martin, De Moor, Chaillet, Simon, Carin (dessin), Martin (scénario)	Dargaud
Les Aquanautes	en cours	4	Mallié (dessin), Parnotte (scénario)	Soleil
Mary la Noire	finie	2	Magnin (dessin), Rodolphe (scénario)	Dargaud
Neptune (Le)	en cours	3	Delitte (dessin & scénario)	Glénat
Passage de Vénus (Le)	finie	2	Dethorey (dessin), Autheman (scénario)	Dupuis (Aire libre)
Passagers du vent (Les)	finie	5+2	Bourgeon (dessin & scénario)	Glénat
Petrus Barbygère	finie	2	Sfar (dessin), Dubois (scénario)	Delcourt
Réducteur de vitesse (Le)	finie	1	Blain (dessin & scénario)	Dupuis
Sanctuaire	finie	3	Bec (dessin), Dorison (scénario)	Humanoïdes Associés
Sillage	en cours	7	Buchet (dessin), Morvan (scénario)	Delcourt
Thorgal	en cours	28	Rosinski (dessin) Van Hamme (scénario)	Le Lombard
Tintin	finie	24	Hergé (dessin & scénario)	Casterman
Tramp	en cours	6	Jusseume (dessin) Cassio & Kraehn (scénario)	Dargaud
Tuniques Bleues (Les)	en cours	48	Lambil (dessin) Cauvin (scénario)	Dupuis
Universal War One	en cours	5	Bajram (dessin& scénario)	Soleil

« APPELONS-MOI ISMAHEL »

NOUS VOUS PROPOSONS DE METTRE À L'ÉPREUVE VOS CONNAISSANCES LITTÉRAIRES OU VOS CAPACITÉS DE DÉDUCTION. IL Y A, CI-DESSOUS, VINGT ŒUVRES FORTEMENT EMPREINTES DE LA MER : DES ROMANS, DES POÈMES, DES RÉCITS DE VIE. ET VINGT INCIPIT, CHACUN ÉTANT LA PHRASE PAR LAQUELLE S'OUVRE UNE DE CES ŒUVRES. SAUREZ-VOUS RENDRE À CHAQUE ŒUVRE LA PREMIÈRE PHRASE QUI LUI REVIENT ?

PAR Xaramis



LES VINGT INCIPIT

1 - L'année 1866 fut marquée par un événement bizarre, un phénomène inexplicable et inexplicable que personne n'a sans doute oublié. Sans parler des rumeurs qui agitaient les populations des ports et surexcitaient l'esprit public à l'intérieur des continents les gens de mer furent particulièrement émus.

2 - Appelons-moi Ismahel.

3 - Dis-moi, Muse, cet homme subtil qui erra si longtemps, après qu'il eut renversé la citadelle sacrée de Troie.

4 - C'est en t'invoquant, divin Apollon, que je commencerai à célébrer la gloire de ces anciens héros qui, par l'ordre du roi Pélias, firent voguer le navire Argo à travers l'embouchure du Pont-Euxin et les rochers Cyanées pour conquérir une toison d'or.

5 - Un coup d'œil sur la carte suffira pour faire connaître au lecteur la position de la côte orientale de l'île de la Grande-Bretagne, en face de laquelle sont les rivages du continent européen.

6 - Sur les ondes joyeuses de la mer

sombre et bleue, nos pensées sont sans limite et nos âmes sont libres : aussi loin que la brise peut nous porter, aussi loin que les vagues écumant, contemple notre empire et regarde notre patrie !

7 - Par une nuit de novembre, sombre et froide, le vent de nord-ouest soufflait avec violence, et les longues lames de l'Océan venant se briser sur les bancs de granit qui couvrent la côte de Pempoul, les pointes déchirées de ces rocs tantôt disparaissaient sous les vagues, tantôt se découpaient en noir sur une écume éblouissante.

8 - Comme je descendais des Fleuves impassibles, Je ne me sentis plus guidé par les haleurs : Des Peaux-rouges criards les avaient pris pour cibles, Les ayant cloués nus aux poteaux de couleurs.

9 - Les voyageurs aiment naturellement à parler de ce qui leur est arrivé, surtout lorsqu'ils sont hors de danger, et qu'ils croient que leurs aventures méritent d'être sues.

10 - L'aspect du capitaine Mac Whirr,



pour autant qu'on pouvait en juger, faisant pendant exact à son esprit et n'offrait aucune caractéristique de bêtise, non plus que de fermeté ; il n'offrait caractéristique aucune.

11 - Un fort vent de janvier soufflait sur la Manche, rebroussant la crête des vagues, charriant une pluie dont les lourdes gouttes crépitaient, raides comme une grêle, sur le ciré des officiers et des matelots que leur service obligeait à rester sur le pont.

12 - Mère... Mère ! L'enfant avait crié dans son sommeil, lanciné par un affreux cauchemar.

13 - Ils étaient cinq, aux carrures terribles, accoudés à boire, dans une sorte de logis sombre qui sentait la saumure et la mer.

14 - Comment écrire l'histoire d'un délire ?

15 - Malgré la brise légère, aidé par un courant favorable, je sortais rapi-

dement du détroit qui sépare l'île Sao-Vicente de l'île Sao-Antao et à la nuit j'étais encalminé tout près de terre.

16 - Il arrive parfois qu'on se trouve dans une situation bizarre. On y a été entraîné peu à peu, le plus naturellement du monde, mais une fois qu'on y est plongé, on s'étonne soudain et la question se pose de savoir comment diable les choses en sont arrivées là.

17 - L'ancien esprit de découvertes paraissait entièrement éteint

18 - L'été 1995, qui fut le plus horrible de ma vie, commença de façon radieuse et sur un air de musique italienne, allegro vivace.

19 - Comme un gros animal, le châlut fumant monta la rampe du pont et pénétra dans le halo des lampes à sodium.

20 - Il était une fois un vieil homme, tout seul dans son bateau qui pêchait au milieu du Gulf Stream.



LES VINGT ŒUVRES

A - *Le corsaire* (Lord Byron)

B - *Aspirant de marine* (C. S. Forester ; traduction de Maurice Beerblock)

C - *Voyage autour du monde sur l'As-trolabe et la Boussole* (Jean-François Lapérouse)

D - *L'Etoile polaire* (Martin Cruz Smith ; traduction de Dominique Defert)

E - *Moby Dick* (Herman Melville ; traduction d'Armel Guerne)

F - *Histoire des aventuriers, des boucaniers et de la chambre des comptes, établie dans les Indes* (Alexandre Cœmelin)

G - *L'Odyssée* (Homère ; traduction de Leconte de Lisle, 1818-1894)

H - *Mermere* (Hugo Verlomme)

I - *L'Atlantique est mon désert* (Jean-François Deniau)

J - *Kernok le pirate* (Eugène Sue)

K - *L'Expédition du Kon-Tiki* (Thor Heyerdahl ; traduction de Marguerite Gay et Gerd de Mautort)

L - *Le vieil homme et la mer* (Ernest Hemingway ; traduction de Jean Dutourd)

M - *Pêcheur d'Islande* (Pierre Loti)

N - *Le pilote* (Fennimore Cooper)

O - *Vingt mille lieues sous les mers* (Jules Verne)

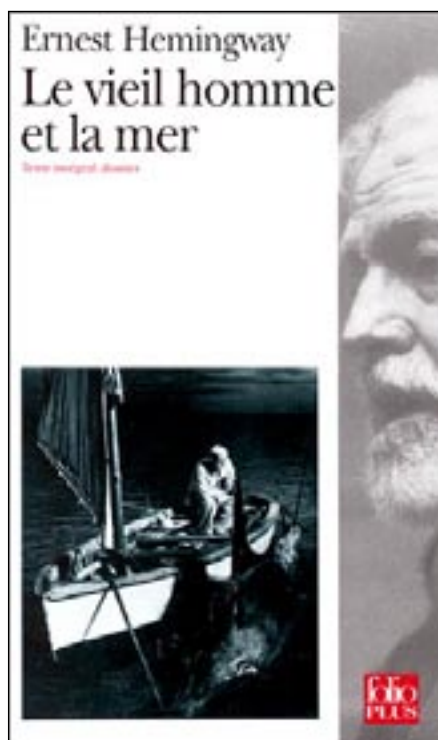
P - *Les pirates* (Gilles Lapouge)

Q - *Jason et les Argonautes* (Appolonius de Rhodes)

R - *Typhon* (Joseph Conrad ; traduction d'André Gide)

S - *Îles de beauté* (Alain Gerbault)

T - *Le bateau ivre* (Rimbaud)



Réponses
1 : O - 2 : E - 3 : G - 4 : Q - 5 : N - 6 : A - 7 : J - 8 : T - 9 : F - 10 : R - 11 : B - 12 : H - 13 : M - 14 : P - 15 : S - 16 : K - 17 : C - 18 : I - 19 : D - 20 : L

La Cour d'Obéron

couroberon.free.fr

FORUM de La Cour d'Obéron :
<http://hikaki.forum-gratuit.com>



La Cour d'Obéron est un site
consacré aux jeux de rôles.

SCÉNARIOS AIDES DE JEU NOUVELLES ARTICLES
ILLUSTRATIONS JEUX DE RÔLES GRATUITS