TIRELLON · ARCHIVES DU MONDE CONNU

ARCHIVES MARITIMES DE SOL-CHARE · ORDRE DES CORSAIRES DU CŒUR

LES LIVRES DES PORTS-ÉCOLE

Volume II — Le Livre des Voiles Reconnues

Navires, formations et lecture de ce qui navigue
Ordre des Corsaires du Cœur · Archives Maritimes de Sol-Chare et Sceaux de Port-Serment · 807 AP

ACCÈS RESTREINT · USAGE DES PORTS-ÉCOLE DES FLOTTES

« Un Corsaire n'abandonne jamais son équipage. »
— Neuvième Courant Sacré

AVERTISSEMENT

Tu as fini le premier volume. Si ce n'est pas le cas, referme celui-ci.

Tu sais maintenant lire une mer. Tu sais ce qu'un flux vaut, ce qu'une zone signifie, ce que la carte dit et ce qu'elle tait. Ce qui suit porte sur autre chose : ce qui flotte là-dessus.

Un avertissement d'emblée, parce que la plupart des novices s'y trompent. Tu vas lire des noms de navires. Tu vas être tenté de les apprendre par cœur et de croire que tu sais reconnaître un bâtiment parce que tu connais son nom.

On ne reconnaît pas un navire à son nom. On le reconnaît à ce qu'il fait.
À trois mille Ceryn, tu ne vois pas un nom. Tu vois une silhouette, une voilure, une allure, une ligne de flottaison, une route. C'est à ça que tu apprends à lire, et les noms ne sont là que pour que deux hommes qui regardent la même chose puissent en parler.

Le reste — combien il porte, qui le commande, ce qu'il a coûté — ne t'intéressera jamais autant que la seule question qui compte en mer : **est-ce que je dois m'en approcher ou m'en écarter.**

Comme au premier volume, il n'y a ici ni planche ni croquis. Les silhouettes s'apprennent au pont, à la longue-vue, et sur les planches de reconnaissance que ton Port-École tient à disposition. Ce livre te donne les mots. Le reste se voit.

PREMIÈRE PARTIE — LA FLOTTE DE L'ORDRE

I. Ce qu'est une coque corsaire avant d'être un navire de guerre

Trois principes gouvernent tout ce que l'Ordre met à l'eau. Ils sont plus importants que la liste qui suit.

Premier principe — nous ne déclinons pas.
Ailleurs dans le monde, on construit un bon navire et on en tire des variantes : la même coque avec plus de sabords, la même coque allongée, la même coque insonorisée. Les chantiers du Nord travaillent ainsi, et ils ont raison de le faire.

Aedoera ne travaille pas ainsi, et l'Ordre moins que quiconque. Un besoin, une coque, un nom. Quand nous avons eu besoin d'un navire pour repêcher des hommes, nous n'avons pas renforcé un navire de patrouille : nous en avons construit un autre. C'est plus long, plus cher, et cela donne seize silhouettes que tu peux distinguer de loin au premier coup d'œil. En mer, distinguer de loin vaut tout le reste.

Deuxième principe — toute coque corsaire pêche.
Ce n'est pas un équipement. C'est une décision de conception, prise avant la quille.

Sur nos navires, la ligne, le filet, le vivier, la cale à salaison et les réserves d'eau douce ne sont pas un supplément qu'on ajoute quand il reste de la place. Ils sont dans le plan. Les ponts sont dégagés pour qu'on puisse relever un filet en pleine manœuvre. Les toiles de récupération, tendues au premier grain, remplissent les futailles pendant que l'équipage dort. Un navire de l'Ordre correctement tenu se ravitaille indéfiniment tant qu'il reste à flot.

C'est notre force et tu dois en connaître le revers exact : à terre, nous ne valons rien. Une flotte corsaire peut tenir la mer une saison entière sans toucher un port. La même flotte, débarquée, ne nourrit pas ses hommes trois jours. Ne l'oublie jamais quand tu entendras un continental parler de notre puissance.

Et n'oublie pas la Racine d'Équipage. Distribution obligatoire sur toute traversée longue, sans exception, sans discussion, y compris quand tout va bien. Surtout quand tout va bien. Les hommes cessent de la prendre exactement au moment où elle commence à leur manquer.

Troisième principe — nous prenons, nous ne coulons pas.
Le monde connaît plusieurs façons de faire la guerre en mer. Il en est qui brûlent. Il en est qui canalisent le Flux dans des lances. Il en est qui aveuglent, qui enfument, qui désorganisent. Chacune vaut ce qu'elle vaut sur son terrain.

La nôtre est le harpon et le grappin. On approche, on accroche, on monte. Nous n'avons pas de brûlot, nous ne pratiquons pas le blocus, et nous n'envoyons pas une coque par le fond quand nous pouvons la prendre.

Ce n'est ni de la mollesse ni de la cupidité. Relis le deuxième Courant Sacré : *aucun navire en détresse n'est ignoré*. On ne bâtit pas une marine faite pour créer des naufrages quand on a juré d'y répondre. Notre doctrine découle de notre code, et pas l'inverse.

Sache aussi ce que nous n'avons pas. Il n'existe pas dans ce monde de poudre explosive dont un navire ordinaire dispose — un seul royaume du Nord en maîtrise l'équivalent, en petite quantité, et il en garde le secret comme d'autres gardent une couronne. Nous nous battons à la baliste, à la catapulte à traction, à l'arbalète lourde et au harpon mécanique, comme tout le monde. Ce qui nous distingue n'est pas notre armement. C'est ce que nous en faisons.

II. Les six Escortes

Ce sont nos navires de guerre.

Vaerhûn — au terrain : *les Vaers*.
La patrouille. La coque la plus répandue de l'Ordre, celle que voient tous les ports, celle sur laquelle tu passeras l'essentiel de ta vie. Deux mâts, tenue de mer longue, pêche complète, autonomie réelle. Rien d'exceptionnel en rien, et suffisante partout. Un Vaerhûn bien tenu par un bon équipage vaut mieux qu'un navire brillant mal servi, et c'est vrai de tout ce qui flotte.

Skerril — au terrain : *les Skers*.

L'intercepteur. Léger, faible tirant d'eau, conçu pour rattraper ce qui fuit. C'est le navire des Chasseurs quand il faut aller vite et arriver le premier. Son défaut est écrit dans sa construction : il ne porte presque rien, donc il ne tient pas longtemps dehors. Un Skerril seul et loin de tout est un navire en difficulté qui ne le sait pas encore.

Bruhlann — au terrain : *les Bruhls*.

L'abordage lourd. Haut de bord, coque renforcée, plateformes de grappin, ponts prévus pour qu'un grand nombre d'hommes passent d'un navire à l'autre sans se gêner. C'est le navire des Brisards et des Porte-Vagues. Lent — assez lent pour qu'on le voie venir. Mais une fois accroché, rien ne s'en défait.

Sanghar — au terrain : *les Sanghars*.

La chasse aux bêtes. Harpons mécaniques lourds, treuils, cale de dépeçage, tambours de coque en dotation permanente. C'est le navire des Harpons, et son équipage est le seul de l'Ordre qui parte volontairement vers ce que les autres fuient. Ils ne t'expliqueront pas pourquoi. Ne leur demande pas.

Nyvrell — au terrain : *les Nyvres*.

Les mauvaises eaux. Brumes, anomalies, flux instables, tout ce que le premier volume t'a appris à respecter. Équipage réduit — moins d'hommes à perdre. Sextants en surnombre, parce que c'est là que la concordance compte le plus. Un Porte-Flux embarqué quand l'Ordre peut en fournir un, ce qui n'est pas souvent. Les Brumeux et les Noirs y servent. Le taux de retour de ces navires n'est pas consigné dans le présent volume, et tu peux te demander pourquoi.

Marshaal — au terrain : *les Marshaals*.

Le sauvetage. Remorquage, pompes, écopage, soins à bord, place pour des hommes qui ne sont pas de l'équipage. C'est le navire de l'Étreinte, et il applique le deuxième Courant à lui seul. Il tient son nom des Sanctuaires de Marshaël, comme l'Étreinte qui l'arme. Ne le confonds pas avec la Maison d'Ormyn qui porte le même nom : elle a ses propres navires, plus loin dans ce volume.

On dit qu'un Marshaal ne se fait jamais attaquer, y compris par les Flibornes. C'est une chose qu'on raconte dans les ports, pas une chose que l'Ordre garantit, et un Marshaal porte son armement comme les autres. Mais on le raconte depuis assez longtemps pour que ça vaille d'être noté.

III. Les quatre Rituels

Tout ce qui navigue ne fait pas la guerre.

Sermaine — au terrain : *les Sermaines*.
Le serment et la bénédiction. Navire des Serments, où se scellent les accords maritimes et où se bénissent les navires avant les longues traversées. Un navire béni à bord d'un Sermaine est reconnu dans tous les ports d'Aedoera, ce qui vaut plus que tu ne le crois quand tu cherches un mouillage un soir de gros temps.

Orvaline — au terrain : *les Orvalines*.
Le transport protégé. Cabines aménagées pour des gens du continent, pont d'apparat, ponts inférieurs prévus pour une garde. C'est le seul navire de l'Ordre construit pour le confort de personnes qui ne sont pas des marins, et l'Ordre s'en méfie un peu.

Tu y serviras peut-être. Sache alors deux choses. Ceux que tu transportes ne comprendront rien à ce que tu fais et te le diront. Et ils sont sous ta responsabilité exactement comme un équipage, ce qui est plus difficile qu'avec un équipage.

Écumel — au terrain : *les Écumels*.
Le messager. Un mât, presque pas de cale, le plus rapide de tout ce que l'Ordre possède. Navire des Porte-Écume : nouvelles, traités, sceaux bénis. Il ne se bat pas, il ne s'arrête pas, il ne transporte rien qu'on puisse voler avec profit. C'est aussi le navire qui apprend aux jeunes ce qu'est vraiment la mer, parce qu'un Écumel ne rebrousse pas chemin pour du mauvais temps.

Lanthirre — au terrain : *les Lanthirres*.
Les rites et les morts. Rites marins, retours à la mer, Nuit des Lanternes. Sobre, sans armement au-delà du strict nécessaire.

Tu monteras à bord d'un Lanthirre un jour, et pas pour une cérémonie publique. Quand ce jour viendra, tu n'auras pas besoin qu'on t'explique le navire.

IV. Les quatre Soutiens

Ce sont les navires dont personne ne parle et sans lesquels rien ne tient.

Azurenn — au terrain : *les Azurs*.
La cartographie. Table de tracé fixe boulonnée au pont, réserve de parchemins vierges, Sextants comparés en série tout au long de la traversée. C'est le navire des Scribes, et l'on y embarque volontiers des Courants-Azur qui ne servent pas dans la caste — la lignée a toujours débordé le cercle, et ses cartographes profanes valent tous les autres.

Tout ce que tu as appris dans le premier volume vient de ces ponts-là. Les traits, les classes, les zones : quelqu'un a passé des mois en mer pour chaque ligne. Rappelle-t'en quand tu déplieras une carte sans y penser.

Kaervent — au terrain : *les Kaervents*.
Le ravitaillement et l'atelier. Cales profondes, forge de bord, bois de rechange, cordage, eau. C'est ce qui rend une campagne longue possible.

C'est aussi la première chose qu'un adversaire compétent cherchera. Un Kaervent perdu ne coûte pas un navire : il coûte une campagne. Quand tu escortes, tu escortes le Kaervent d'abord, et le reste ensuite.

Ambrenne — au terrain : *les Ambrennes*.
Le navire-école. Bâtiment spécial, construit pour la formation et pour rien d'autre. Ponts dégagés, postes de manœuvre doublés, tout prévu pour qu'on apprenne et qu'on se trompe sans que ça tue.

Tu es probablement assis sur un Ambrenne en lisant cette ligne. C'est de ce pont que ces deux volumes te parlent. On l'a nommé d'après les Ambriens, qui guident les novices et maintiennent le calme dans les mers troublées — ce qui est exactement ce qu'on te demande d'apprendre ici.

Doss-Vaerne — au terrain : *les Dosses*.
La coque ancrée. Relais de route isolé, veille, refuge de gros temps, dépôt sur les routes où il n'y a rien d'autre. Un navire qui a cessé de naviguer sans cesser d'être un navire.

C'est presque toujours un vieux Vaerhûn ou un vieux Bruhlann qu'on a cessé de réparer pour naviguer et commencé à réparer pour tenir. Les équipages qui y servent forment un monde à part et se savent regardés de travers. Ils ont tort de le prendre mal, et ceux qui les regardent de travers ont tort tout court : sans les Dosses, la moitié de nos routes longues seraient impraticables.

V. Le commandement

Sarven — au terrain : *les Sarvens*.
Six bâtiments, six zones, six Grands-Corsaires. Commandement, réception des royaumes côtiers, et justice.

Retiens ce dernier point, parce que les continentaux s'y trompent tous. Les grandes fautes — la piraterie, le Serment d'Ambre rompu, une route sacrée violée, une île profanée, une carte falsifiée — se jugent à Port-Serment, dans la salle des Vagues-Liées, et nulle part ailleurs. Mais tout ce qui se passe en mer et ne peut pas attendre le port, un Grand-Corsaire le juge dans sa zone, sur place. **Le Grand-Corsaire juge à son bord.** Un Sarven qui met en panne et hisse ses couleurs de justice est un tribunal, avec tout ce que cela implique, et la sentence tombe le jour même.

Serment-des-Mers.
Un seul navire, sans nom de terrain, parce qu'on ne raccourcit pas ce nom-là — pas plus qu'on ne raccourcit le titre de celui qui le commande.

C'est le bâtiment du Général-Grand-Corsaire. Il ne tient pas de zone, il ne commande pas de flotte, il n'a pas de mission ordinaire. Il relie l'Ordre au Cœur, et c'est tout ce qu'il fait.

Il reste parfois des décennies sans maître. Le Général-Grand-Corsaire n'est pas élu, pas nommé, pas désigné — la mer le reconnaît, et la mer prend son temps. Pendant ce temps, le Serment-des-Mers est entretenu, gréé, tenu prêt, et il ne sort pas.

Si tu le vois un jour au mouillage à Port-Serment, regarde-le. Beaucoup d'hommes ont servi toute leur vie sans le voir prendre la mer.

VI. Les formations

Deux mots que tu entendras tous les jours, et qui ne désignent pas des navires.

La flottille — de trois à dix navires, jusqu'à dix-neuf dans les grandes occasions. C'est le format ordinaire de l'Ordre. Une patrouille de zone, une escorte de convoi, une opération contre une bande.

La flotte — de vingt à cent navires, et davantage quand l'Ordre décide que la situation le mérite. C'est rare. Une flotte de l'Ordre en mer signifie que quelque chose de grave est en cours, et le continent le comprend ainsi.

Ni l'une ni l'autre n'est composée d'un seul type. Une flottille mélange des Vaers, un Skerril ou deux, un Kaervent qu'on protège, et ce que la mission exige. On assemble selon le besoin, comme on construit.

DEUXIÈME PARTIE — LES HÔTELS

VII. Le point rouge

Tu as vu le signe dans le premier volume. Voici la chose.

Un **Hôtel Corsaire** est un grand bâtiment fixe, posé sur une île, qui sert de point d'appui régional à l'Ordre.

On y reçoit et on y paie les contrats. On y trouve une armurerie, des stocks, des uniformes, des vivres, de l'eau, du bois. On y tient les registres de la zone. On y dort. Il y a des salles où l'on se réunit, et des salles où l'on discute de choses dont on ne parle pas dehors. Et il y a le Port-École de la zone — celui où tu es entré, celui où l'Ambrenne est amarrée, celui d'où tu partiras.

C'est le seul endroit fixe où un Corsaire redevient joignable.

Un Hôtel n'est mentionné dans aucun texte public de l'Ordre. On ne le nie pas — tous les ports d'Aedoera savent qu'ils existent, et beaucoup savent approximativement où. Mais rien n'en est écrit hors des Ports-École, rien n'est déclaré, et le seul document au monde qui en porte la position est la carte marine que tu as apprise à lire.

VIII. D'où ils viennent

En 397, l'Ordre sortait de huit ans de campagne contre les Flibornes. Le Conseil des Sept avait dit ce qu'il y avait à dire : *nous n'avons pas gagné, nous avons avancé, avancer suffit.*

Dans les années qui suivirent, un Grand-Corsaire proposa que l'Ordre cesse de tout tenir depuis le pont. Que l'on pose des points fixes, régionaux, sur les îles, pour que les flottes aient où revenir. Le Conseil valida le projet.

Puis rien.

Douze ans. Le plan approuvé dormait dans les archives de Sol-Chare pendant que les flottes continuaient de faire ce qu'elles avaient toujours fait, c'est-à-dire tenir la mer sans point d'appui, parce que c'est ce qu'on avait toujours fait.

En 410, la guerre reprit, autrement et pour longtemps. La première pierre du premier Hôtel fut posée cette année-là.

Nous consignons cette chronologie telle quelle. L'Ordre a su ce dont il avait besoin douze ans avant de le construire, et il n'a construit que lorsque la guerre l'a contraint. Ce n'est pas glorieux. C'est ainsi que la plupart des choses utiles se font.

Cela explique au moins pourquoi ils sont discrets. On ne bâtit pas un grand bâtiment sur une île sans que personne le remarque, en temps de paix. En guerre longue, si.

Un dernier mot sur le Grand-Corsaire qui eut cette idée. Il s'appelait Maeris Duval, il mena ensuite la guerre que tu sais, et son nom ne circule dans aucune chanson de port. L'Ordre n'a jamais expliqué pourquoi. Tu apprendras à vivre avec ce genre de silence — nous en avons plusieurs.

IX. Qui les tient

Il y a six Hôtels principaux, un par zone de Grand-Corsaire, et des Hôtels secondaires, plus petits, sur les routes longues où l'on ne peut pas rester sans relais.

Chacun est tenu par un **Gardien d'Île** confirmé. On l'appelle officiellement le **Tenant** de l'Hôtel. Les équipages qui passent disent *l'Ancré*, et pas toujours gentiment.

Le Tenant ne tourne pas. Il reste. Il peut quitter son poste sur autorisation du Grand-Corsaire de sa zone, et cette autorisation n'est pas donnée pour convenance. S'il faut le remplacer définitivement, la décision remonte au Conseil des Sept — un Hôtel n'appartient pas à une zone, il appartient à l'Ordre.

Le reste du personnel tourne, trois à quatre fois par an, soit une relève toutes les trois ou quatre Mesures.

Tu entendras des hommes se moquer de ceux qui servent à terre. Tu entendras dire qu'un Ordre qui proclame que la mer n'appartient qu'à ceux qui la vivent n'a pas à garder des hommes à quai toute leur carrière. Ce n'est pas une remarque stupide et nous ne la traiterons pas comme telle.

Voici seulement ce qu'il faut savoir avant de la répéter. Le Tenant de ton Hôtel connaît ta zone mieux que toi. Il sait quels navires sont sortis et lesquels ne sont pas rentrés. Il sait quels contrats ont été honorés et lesquels ont mal tourné. Il sait qui ment dans les ports voisins. Et le jour où ta flottille reviendra avec des morts et une coque ouverte, c'est lui qui aura tout prévu avant que tu franchisses la passe.

X. Ce qu'on y apprend, et où l'on va ensuite

Les Hôtels forment aux **Flottes**. C'est ici, c'est maintenant, c'est ce que tu fais.

L'École des Tempêtes est à Port-Serment, et nulle part ailleurs. On n'y entre pas depuis le continent ni depuis un Hôtel : on n'y entre qu'après avoir servi aux Flottes. C'est la règle des Trois Ordres, et elle tient en une ligne : **on ne devient pas Tempête sans avoir d'abord été Flotte.**

La raison est simple et tu la comprendras mieux dans quelques années. Ceux qui t'apprendront à tenir un pont sous la tempête l'auront tenu avant toi. Et personne ne monte à l'abordage sans avoir d'abord su tenir un cap.

Le Cercle des Profondeurs, lui, ne se rejoint pas en mer. La formation mystique du Cœur des Marées se fait à Vairgris, au centre du continent, là où aucune eau ne mène. Ceux qui y vont débarquent et marchent. C'est le seul moment où un Corsaire abandonne la mer, et beaucoup en reviennent changés d'une façon qu'ils ne savent pas toujours expliquer.

Tu es très loin de tout cela. Retiens seulement l'ordre des choses.

TROISIÈME PARTIE — CE QUE L'ON ESCORTE

XI. Pourquoi nous escortons

Il n'y a pas de marine de guerre à Aedoera en dehors de l'Ordre. Aucun royaume n'en entretient. C'est un fait ancien, personne ne le conteste, et il détermine à peu près tout ce que tu feras de ta vie.

Ne crois pas pour autant que tu escorteras des coques sans défense. **Tout navire d'Aedoera porte un armement minimal** — quelques arbalètes de bord, un harpon, de quoi décourager une approche isolée. Un marchand d'Aedoera n'est pas une proie facile.

Il n'est simplement pas capable de tenir. Il décourage, il ne combat pas. Sur les trajets moyens et longs, il ne part pas seul.

C'est ce que nous faisons, et c'est ce qui justifie la dîme que l'Ordre prélève sur tout échange maritime du continent. Les Corsaires ne taxent pas la mer parce qu'ils la possèdent — personne ne la possède. Ils la taxent parce qu'ils la rendent praticable. Un continental qui trouve la dîme élevée n'a qu'à traverser sans nous.

Tu escorteras donc des gens qui savent se défendre un peu, et qui comptent sur toi pour le reste. C'est un rapport plus délicat qu'il n'y paraît. Ils ne sont pas tes subordonnés. Ils ne sont pas non plus tes égaux en mer. Trouve la bonne distance : les capitaines qui la trouvent sont les mieux servis quand les choses tournent mal.

XII. Les trois crans de route

Toute la navigation commerciale d'Aedoera se range en trois catégories, et un homme se juge à celles qu'il a faites.

Le cabotage. D'un port d'Aedoera à l'autre, le long des côtes, dans la Ceinture. On ne l'escorte presque jamais. Tout le monde commence là.

La traversée. Vers l'Est, vers Taerticâulle. C'est la route qui fait vivre le continent, la plus fréquentée, celle que tu feras le plus souvent.

On part d'Aedoera par la Dorée et on la traverse dans toute sa largeur. Des jours de plein large. Puis vient l'étendue dont tu sais maintenant qu'elle n'a pas de classe et que les marins appellent la Frontière aux Mille Écus — l'eau change de couleur, tu le verras sans qu'on te le dise. Et de l'autre côté commence la Mer d'Argent.

Retiens ce moment précis, parce qu'il t'arrivera et qu'il compte. En Mer d'Argent, l'autorité de l'Ordre ne vaut plus rien. Ce sont des eaux tenues, surveillées et régulées par une banque, qui compte ce qui entre et ce qui sort avec une exactitude que nous n'avons jamais cherché à imiter. Tu n'y es pas chez toi. Tu t'y comportes en conséquence, et tu ne discutes pas avec les gens de l'Est sur la façon dont ils tiennent leurs mers.

La longue. Vers le Nord, par Averna. Bien plus long, bien plus fastidieux, et minoritaire dans le trafic du continent. Peu de navires la font, peu d'équipages la refont deux fois.

Dans les ports, quand on dit d'un homme qu'*il a fait la longue*, on ne dit pas qu'il est brave. On dit qu'il est monté et qu'il est revenu. Certains ne reviennent pas, et ce n'est presque jamais héroïque — c'est juste long, et la mer a le temps.

XIII. La Guilde des Voiles et des Routes

C'est la guilde marchande d'Aedoera, et son siège est à Port-Serment, chez nous.

Cette proximité n'est pas un privilège qu'on leur a accordé : c'est la seule disposition qui fonctionne. Le commerce maritime ne va nulle part sans nos routes, et nos routes n'ont pas de raison d'exister sans le commerce. Nous nous supportons parce que nous ne pouvons pas faire autrement, et cela produit une relation plus honnête que beaucoup d'alliances.

Un point à leur crédit, et il est réel. Avant de signer son premier contrat, un négociant des Voiles et des Routes a passé deux ans en mer. Pas pour apprendre à naviguer : pour avoir dormi sur un pont mouillé, vu une cale prendre l'eau, et compris à quoi ressemble le jour où le cap ne se discute plus. Aucune autre guilde d'Aedoera n'exige cela de ses gens. Résultat : quand tu lui expliques pourquoi tu déroutes, il ne te demande pas de justification.

Cinq navires. Apprends-les.

Vellarane — au terrain : *les Vellaranes*.
L'inter-îles. Ne t'y trompe pas : ce n'est pas du cabotage. Nos archipels sont dispersés dans les trois mers, et certaines îles sont à plusieurs jours de plein large de la première côte. Un Vellarane est un vrai navire de haute mer, simplement pas un transcontinental. Cale moyenne, autonomie réelle, construit pour la rotation rapide.

C'est le navire le plus escorté d'Aedoera, parce qu'il passe partout et qu'il tient ensemble tout ce que nous protégeons.

Doréane — au terrain : *les Doréanes*.
Le traversier. Le cheval de trait de la Guilde, taillé pour la largeur de la Dorée. Gros, lent, ventru, monotone. Tu en croiseras plus au large que n'importe quel autre navire non corsaire, et tu finiras par les reconnaître à leur seule allure — un Doréane chargé avance comme un homme qui sait qu'il en a pour dix jours.

Averlonne — au terrain : *les Averlonnes*.
Le long-courrier du Nord. Coque profonde, réserves d'eau démesurées, gréement de gros temps. Il n'y en a pas beaucoup et on ne les confond avec rien.

Un Averlonne au mouillage attire toujours du monde sur le quai. Ce n'est pas le navire qu'on regarde. Ce sont les hommes qui en descendent.

Sceau-d'Ambre — au terrain : *les Sceaux*.
Le porteur de valeur. Petit, rapide, cale scellée. Artefacts de Chalorea, machines vivantes, innovations runiques, ce que les Couronnes ont de plus cher.

Un Sceau-d'Ambre ne prend jamais la mer sans escorte. Ce n'est pas une prudence de capitaine, c'est une règle de l'Ordre, et elle ne souffre aucune exception, même pour un trajet d'une demi-journée.

Tu sauras pourquoi en apprenant que la Guerre des Eaux Libres a commencé par la disparition d'un convoi de ce genre — des artefacts partis de Chalorea qui ne sont jamais arrivés. Aucun capitaine de l'Ordre ne l'a oublié, et personne ne discute cette règle-là.

Mirvelle — au terrain : *les Mirvelles*.
Les passagers. Rare, petit. Des gens qui changent d'île, des marchands en déplacement, des familles.

C'est le seul navire d'Aedoera dont la cargaison peut protester. Tu comprendras ce que ça veut dire la première fois que tu en escorteras un par mauvais temps.

XIV. Ormyn

Ormyn tient la mer par deux Maisons, et il faut connaître les deux séparément parce qu'elles ne se ressemblent pas et qu'elles ne s'aiment pas beaucoup.

Marshaël va au large. Ormyn-Côtes tient la côte. Elles se disputent les routes côtières depuis toujours, précisément parce que c'est là que les deux se chevauchent. Ne prends jamais parti. Ce n'est pas notre affaire, et les deux te le feraient sentir.

Talvenne — au terrain : *les Talvennes*.
Le navire de haute mer de Marshaël. Coque profonde, gréement fait pour encaisser plutôt que pour fuir — leur devise dit que la mer n'est jamais un obstacle, et ils construisent en conséquence. Cale de vivres démesurée pour un navire qui n'est pas marchand.

Cette cale a une histoire. Pendant la grande disette d'Ormyn, quand l'Assemblée délibérait sans conclure, ce sont ces navires-là qui ont maintenu les routes de ravitaillement sans attendre qu'on le leur demande. Nous avons fait de même, de notre côté. C'est à peu près la seule chose sur laquelle nous et Marshaël n'avons jamais eu à discuter.

Orsande — au terrain : *les Orsandes*.
La desserte des sanctuaires. Rites, pèlerinages, ravitaillement des Îles-Tempêtes. Sobre, armement minimal.

Et voici la seule chose délicate de ce chapitre. L'archipel de Marshaël fait l'objet d'un différend avec l'Ordre qui n'a jamais été tranché et qui ne le sera probablement pas. Ils considèrent que ce qui a commencé comme un droit de mouillage est devenu autre chose. Nous considérons que nous y gardons ce que nous y gardons.

Quand un Orsande et un Vaerhûn se croisent dans ces eaux, on se salue. Correctement, complètement, sans un mot de plus. Fais comme les autres et ne cherche pas à améliorer la situation.

Rivelonne — au terrain : *les Rivelonnes*.
Le caboteur lourd d'Ormyn-Côtes. Riz, moissons, produits des vallées, d'un port à l'autre, et transit vers la Dorée pour ce qui part vers l'Est. Lent, ventru, fiable. Tu en escorteras cent dans ta vie et tu ne te souviendras d'aucun.

Kaldruse — au terrain : *les Kaldruses*.
Le navire de rade. Pilotage, remorquage, mouillage, manœuvre des gros dans les passes étroites. Il ne quitte jamais vraiment son port.

Un conseil qui vaut plus que tout ce chapitre : parle aux équipages des Kaldruses. Ils ne quittent pas leur rade, ils ne verront jamais le large, et ils connaissent les fonds de leur port mieux qu'aucune carte de l'Ordre. Un homme de Kaldruse t'évitera un talonnage que ton parchemin n'aurait pas annoncé.

XV. Les côtiers

Deux mondes différents, et la distinction n'est pas décorative.

Skalienne — au terrain : *les Skaliennes*.
Le côtier des îles et de nos territoires. Petit, robuste, très faible tirant d'eau pour les récifs et les passes. Pêche, transport entre îles proches, portage vers les Postes Avancés.

C'est le navire des sujets maritimes — ces gens qui vivent sous le Serment d'Ambre sans être des Corsaires, les familles de marins, les artisans portuaires, les pêcheurs. Ils ne sont

pas de l'Ordre. Ils sont sous notre protection, ce qui n'est pas la même chose et vaut parfois davantage.

Corvelle — au terrain : *les Corvelles*.
Le côtier du continent. Un peu plus grand, cale ouverte, fait pour charger à quai et remonter les estuaires. Il relie le port à l'arrière-pays. Là où le Rivelonne va de port en port, le Corvelle va du port au village.

On n'escorte ni les uns ni les autres. Ils sont trop nombreux, trop petits, trop près des côtes. C'est une décision de l'Ordre, elle est ancienne, et elle a un coût que tu dois connaître : ce sont eux les premiers touchés quand une bande fliborne remonte une côte, et les derniers secourus.

D'où ceci, qui n'est écrit dans aucun protocole et que tout bon capitaine applique.

Quand tu longes une côte habitée par beau temps, compte les Skaliennes dehors. S'il n'y en a aucune, quelque chose s'est passé. Tu ne sauras pas quoi. Tu sauras seulement que des gens qui devraient être à l'eau ne le sont pas, et c'est un renseignement que nul Sextant ne t'aurait donné.

XVI. Les navires politiques

Les royaumes d'Aedoera possèdent leurs propres navires. Aucun ne prend la mer sans nous.

Comprends bien ce que cela signifie, parce que c'est l'un des équilibres les plus délicats du continent. Un royaume peut refuser de monter sur une coque corsaire — c'est son droit, et plusieurs y tiennent. Aucun royaume ne peut partir sans Corsaires. Chacun garde sa souveraineté, et nous gardons la mer.

Assemblonne — au terrain : *les Assemblonnes*.
Le navire de l'Assemblée du Cœur. Délégations, Cinq Voix, sessions extraordinaires. Neutre par construction : aucune couleur de royaume, aucun blason dominant, rien qui laisse penser qu'il appartient à quelqu'un. Peu nombreux — l'Assemblée siège, elle voyage peu. Escorte renforcée, plusieurs coques, toujours.

Sol-Daranne — au terrain : *les Darannes*.
Le navire des Exégètes. Déplacements du Cœur, Exégètes en mission, liaisons entre Sol-Darass, les côtes et les archipels. Sobre au point d'être terne — la voix du Cœur ne s'affiche pas.

C'est le seul navire non corsaire qui puisse accoster aux Archipels Sacrés sans autorisation préalable. On ne discute pas ce point, on ne le fait pas remarquer, et on ne le mentionne pas devant des continentaux.

Couronnelle — au terrain : *les Couronnelles*.
Le navire des royaumes, chacun aux couleurs de sa Maison. Ambassades, mariages, traités, apparat. Les Nobles Couronnes en font trop, Chalorea en fait un objet technique, Ormyn en fait un vrai navire de mer.

On en dit dans les ports qu'ils sont beaux et qu'ils ne tiendraient pas trois jours seuls. C'est méchant, c'est répété partout, et ce n'est pas entièrement faux.

DoshVaka n'en possède aucun. Ses sièges à l'Assemblée sont gelés depuis la Chute, et un royaume qui ne siège plus n'envoie plus personne nulle part. Il n'y a rien à ajouter.

XVII. Chalorea

Un dernier navire, et il t'apprendra quelque chose sur le continent.

Solchar — au terrain : *les Solchars*.
Nef savante de Mae Chalorea, à Veines de régulation technomanciennes. Née pendant la Guerre des Eaux Libres, quand Chalorea fournit des coques renforcées selon des techniques que ses ingénieurs venaient tout juste de maîtriser. Elle porte le nom de la Maison qui la construit.

Et voici ce qui la distingue de tout ce que tu as lu jusqu'ici. Le Solchar existe en trois formes — une pour l'exploration au large, une pour le transport d'artefacts, une pour la cartographie. Trois versions d'un même navire, distinguées chacune par une modification précise du même plan.

Nous en aurions construit trois différents.

Ne va pas y voir un défaut. C'est ainsi que Chalorea pense tout — ses machines, ses veines, ses rangs, ses écoles. Un royaume qui organise son savoir en degrés successifs organise ses navires de la même façon. Nous construisons pour la fonction, ils construisent pour le système, et aucun des deux n'a jamais convaincu l'autre.

Ajoute ceci, et tiens-le pour aussi vrai que le reste. Pendant huit ans de campagne, leurs navigateurs et nos Porte-Flux ont travaillé ensemble sur des problèmes réels, en mer, avec les mêmes morts. On peut se moquer d'un Solchar. On ne se moque pas de ceux qui les arment.

QUATRIÈME PARTIE — CE QUI VIT DESSOUS

XVIII. Ce qu'un novice doit savoir des bêtes

Tu te souviens du premier volume : un Sextant qui s'affole peut annoncer une mer qui tourne mal, ou une chose qui remonte. Deux causes, un seul signal.

Voici la seconde cause.

Ce chapitre ne t'apprendra pas à combattre une bête. Cela s'apprend au pont, et pour l'essentiel cela ne s'apprend pas du tout — c'est le métier des Harpons, qui y consacrent leur vie et qui n'en parlent pas volontiers. Ce chapitre t'apprend à savoir où elles sont, à quoi tu les reconnais, et ce que tu fais avant qu'il soit trop tard.

Retiens le principe avant les noms. **On ne chasse pas ce qui vit dessous. On l'évite, on le signale, et on le contourne.** Un équipage qui rentre en ayant tué une bête n'a rien accompli de remarquable — il a échoué à l'éviter, et il a eu de la chance.

Dans l'Ambre et la Dorée, toute l'année — les Mâchoires des Fonds.

Poissons abyssaux de trois à cinq Ceryn, gueule démesurée, plusieurs rangées de dents. Ils brisent une coque légère.

Ils sont phosphorescents, et cette lueur bleutée sous la surface est le plus souvent **le seul avertissement que tu recevras**. Ils remontent surtout pendant les Mesures chaudes. Ils sont sensibles aux vibrations fortes : les tambours de coque les repoussent, et c'est pour cela que tu en trouveras à bord de tout navire de l'Ordre naviguant ces eaux.

Évite les pêches profondes en saison chaude. C'est tout ce qu'on te demande.

Dans l'Ambre, la nuit — les Crocs-Ambre.

Anguilles abyssales dépassant dix Ceryn, qui remontent après le coucher du soleil pour chasser les bancs de surface. Leur peau sécrète une substance ambrée qui colle et qui ralentit tout ce qu'elle touche.

Ceci te concerne directement, et plus que tout le reste de ce chapitre. **Toute coque corsaire pêche**, et une bonne part de la pêche se fait de nuit. Les Crocs-Ambre sont le premier danger de nos pêcheurs, avant la mer et avant les hommes.

La règle est simple et ne souffre aucune exception : **torches allumées sur le pont, toute la nuit, dans les zones connues.** Ils fuient la lumière vive immédiatement. Un homme qui économise une torche a mis un équipage en danger pour rien.

Dans l'Ambre, en permanence — les Souffleurs Noirs.

Cétacés pouvant atteindre quinze Ceryn, peau d'un noir profond. Ils ne sont pas agressifs et n'attaqueront pas ton navire. Leur souffle libère un nuage de spores marines qui donne nausées et vertiges pendant des heures à tout équipage exposé.

Masques de protection en traversant les zones connues. L'Ordre a mis au point des signaux sonores qui les écartent des routes ; tu apprendras à les donner. Ils évitent d'eux-mêmes les zones à fort trafic, et leur comportement est prévisible — c'est la bête la plus facile de cette liste.

Dans les Hauts, pendant les tempêtes — les Raies-Courants.

Tu les connais déjà. Envergure jusqu'à huit Ceryn, décharge runique qui éteint tes instruments. Sécurise ce qui peut l'être. Beaucoup de capitaines rentrent au port en les voyant, et l'Ordre ne le leur a jamais reproché.

Dans les mers chaudes du Sud, l'été — les Voiles Pourpres.

Méduses géantes de cinq Ceryn de diamètre, dont la toxine paralyse. Le danger n'est pas l'individu : c'est le banc. Massés, ils bloquent physiquement une route maritime et il n'y a rien à faire contre eux — les armes ne leur font rien.

Contournement obligatoire. Leurs bancs sont portés sur les cartes saisonnières ; consulte-les avant de partir, c'est à ça qu'elles servent.

Dans les archipels — les Griffes-Corail, les Dents-de-Marée, les Veilleurs des Îles.

Les Griffes-Corail sont des crustacés de la taille d'un chien, carapace de corail vivant, pinces capables de sectionner une main. Ils vivent en colonies dans les récifs.

On t'a déjà dit de ne jamais marcher pieds nus dans un récif. On te le redit ici par écrit. Retourne-les pour exposer le ventre, ou passe ailleurs.

Les Dents-de-Marée sont des mollusques de deux Ceryn, invisibles sous le sable mouillé, qui se referment sur ce qui s'y aventure avec assez de force pour broyer un membre. **Ne traverse jamais une zone découverte à marée basse sans frapper le sol devant toi avec une perche.** Les vibrations les font s'ouvrir. Les zones à forte densité sont cartographiées.

Les Veilleurs des Îles sont des lézards de deux à trois Ceryn, actifs la nuit dans les archipels isolés, qui imitent parfaitement la voix humaine — des appels, des noms, des pleurs.

Ne réponds jamais à une voix isolée, la nuit, dans un archipel. Jamais. Même si tu crois reconnaître quelqu'un. Surtout si tu crois reconnaître quelqu'un. Déplace-toi en groupe : ils fuient devant plusieurs hommes.

Sur les côtes d'archipel, la nuit — les Spectres Salins.

Oiseaux marins au plumage cristallisé, qui volent en silence. Ils ne t'attaqueront pas. Leur fiente abîme les voiles et les instruments, ce qui suffit à en faire un problème.

Filets de protection sur ce qui est sensible. Les vieux tiennent leur présence prolongée au-dessus d'un navire pour un mauvais présage. Ils ont raison pour de mauvaises raisons — ce n'est pas le présage qui coûte, c'est le gréement.

Sur les épaves — les Gardiens de Coque.

Crabes ayant colonisé des navires abandonnés dans des zones runiques, dont la carapace a fusionné avec le bois et le métal. Ils défendent leur épave avec une agressivité que rien ne justifie.

On n'explore pas une épave. Ni pour le butin, ni par curiosité, ni pour rendre service. Si l'Ordre veut qu'une épave soit visitée, il enverra des gens dont c'est le métier.

Près des fonds de DoshVaka — les Crabes-Ossements.

Crabes abyssaux d'un Ceryn, dont la carapace s'est formée en partie d'ossements. Les archives de l'Ordre disent lesquels et nous ne le répéterons pas ici.

Ne les combats pas, ne les remonte pas, ne récupère aucun cadavre. Signale-les.

Ce dernier point compte plus que la bête elle-même. Leur apparition dans une zone est un signe de perturbation profonde des courants, et **chaque observation doit être consignée à Port-Serment.** Un Corsaire qui voit un Crabe-Ossement et n'en parle pas a manqué à son service, même s'il n'a rien risqué ce jour-là.

XIX. Ce qu'on retient

Quatre règles couvrent l'essentiel de ce chapitre. Apprends-les et le reste suivra.

Les torches de nuit. Dans l'Ambre et partout où l'on pêche après le coucher du soleil.

Les tambours en eau profonde. En saison chaude, dans l'Ambre et la Dorée.

La perche avant le pied. Toute zone découverte à marée basse, tout récif.

Le silence la nuit dans les archipels. On ne répond pas aux voix.

Et une cinquième, qui n'est pas une mesure mais une obligation : **on signale.** Une bête vue hors de sa zone, hors de sa saison, ou en nombre inhabituel est un renseignement, et il vaut parfois davantage que la bête ne coûte. Les Scribes tiennent le compte, les cartes saisonnières en dépendent, et la carte que tu déplieras dans dix ans sera exacte ou fausse selon ce que des hommes comme toi auront pris la peine de rapporter.

Ce chapitre est court, et il est incomplet. Il l'est volontairement. Les mers d'Aedoera portent bien davantage que ce qui figure ici, et tout n'appartient pas à un manuel de novice. Ce que tu as lu est ce qui te concerne : les bêtes que tu croiseras, les eaux où elles vivent, et le geste qui t'évitera de les rencontrer de trop près.

Pour le reste, il y a les relevés de Port-Serment, les cartes saisonnières des Scribes, et les Harpons — qui répondront à tes questions si tu les poses correctement, et qui te diront le contraire si tu les poses mal.

CINQUIÈME PARTIE — CE QUE L'ON CHASSE

XX. Les contrebandiers

Un contrebandier veut ton argent.

Retiens cette phrase, elle contient tout. Il évite le conflit quand il peut, il négocie quand c'est rentable, il disparaît quand c'est prudent. Il ne cherche pas à te tuer. Il cherche à ne pas te croiser.

Il n'y a pas de navire contrebandier. Ils ne construisent rien. Ils prennent une coque ordinaire — un Vellarane, un Corvelle, ce qui se vend — et ils la modifient. C'est précisément ce qui les rend difficiles : le meilleur d'entre eux est celui que tu regardes et que tu classes comme marchand.

Ce qu'ils transportent tient en quatre catégories, et chacune se lit sur la coque.

Des **artefacts non déclarés**, pour échapper à la dîme. C'est petit, c'est lourd de conséquences, et ça donne un navire trop petit pour la route qu'il fait.

Des **voyageurs clandestins**. Ils respirent, ils boivent, ils mangent. Le navire embarque plus d'eau et de vivres que sa cale déclarée ne le justifie.

Des **objets interdits**. Ils doivent pouvoir disparaître très vite. On repère les aménagements de largage, et un équipage qui reste sur le pont au lieu de descendre.

De la **marchandise volée**. Elle doit être écoulée. Le navire fait escale dans des ports où il n'a officiellement rien à vendre.

Les cinq signes, maintenant. Apprends-les dans cet ordre, du plus visible au plus fin.

La voilure. Trop de toile pour le tonnage. C'est le signe le plus fiable, et il est logique : un marchand honnête n'a aucune raison de courir. Il paie sa dîme et il arrive.

L'absence de défense. Tu sais maintenant que tout navire d'Aedoera porte un armement minimal. Une coque désarmée n'est pas un navire pauvre. C'est un navire dont le capitaine a calculé que se battre ne servirait à rien — parce qu'il compte fuir, ou parce qu'il compte payer.

La ligne de flottaison. Elle ne correspond jamais à ce que le manifeste annonce. Trop haute pour une cale pleine, trop basse pour une cale vide.

La route. Il passe là où il n'a rien à faire. Il évite les Voies, il longe les Rompus, il rase les eaux interdites sans y entrer. Un homme qui accepte de mauvais flux pour éviter de bons témoins te dit quelque chose sur ce qu'il porte.

L'équipage. Trop peu de monde pour la coque, ou beaucoup trop. Et personne ne salue.

Voici la règle, et elle devrait te rappeler quelque chose.

Aucun de ces signes ne suffit seul. Une voilure large peut être une réparation de fortune. Une route étrange peut être un capitaine qui fuit une avarie. Un équipage silencieux peut être un équipage qui vient d'enterrer quelqu'un.

C'est la concordance qui accuse. Trois signes ensemble valent une inspection ; un seul n'en vaut aucune. C'est exactement le deuxième usage du Sextant, appliqué à un navire au lieu d'un cristal, et si tu as compris l'un tu as compris l'autre.

Une dernière chose, et un instructeur honnête te la doit.

Un contrebandier bien tenu est invisible. Il a la bonne voilure, le bon armement, la bonne ligne d'eau, la bonne route et un équipage qui salue. Nous ne le prenons pas. Nous ne le prenons jamais.

Ceux que nous prenons sont les mauvais.

Regarde la mer autour de toi et demande-toi combien sont passés aujourd'hui sous tes yeux. Aucun homme de l'Ordre ne connaît la réponse.

XXI. Les Flibornes

Un Fliborne veut ta vie, ta cargaison, ton navire — et il brûlera ce qu'il ne peut pas emporter.

Ce n'est pas un contrebandier qui aurait mal tourné. Ce n'est pas un criminel d'Aedoera. C'est autre chose, et l'erreur la plus dangereuse que tu puisses commettre est de le traiter comme un homme avec qui l'on peut s'arranger. Les Lois du Cœur ne s'appliquent pas à lui. Nous ne sommes pas des gardiens légitimes à ses yeux — nous sommes des ennemis parmi d'autres.

Il n'y a pas non plus de navire fliborne, mais pour la raison inverse des contrebandiers. Ils n'ont pas de chantier, pas de port, pas de forge, pas de bois à eux. Ils naviguent avec ce qu'ils ont pris.

Cela donne trois façons de se présenter.

Le Mardhoss. Une coque composite, recomposée au fil des prises, où l'avant vient d'un navire, l'arrière d'un autre, et le gréement d'un troisième. Ce n'est pas un modèle — c'est un principe, et il n'y en a pas deux qui se ressemblent.

D'où la règle, qui est la plus simple de tout ce volume : **un navire qui ne ressemble à aucun navire connu est un Mardhoss.** Tu as passé des semaines à apprendre des silhouettes. Celle-là se reconnaît parce qu'elle n'est dans aucune liste.

Le sur-armé. Une coque ordinaire, prise quelque part, chargée d'armement bien au-delà de ce qu'elle peut porter. Ligne de flottaison fausse, roulis mauvais, manœuvre lourde. Un navire qui a plus de harpons que de cale n'a pas de marchandise à protéger.

L'abîmé. Coque non réparée, gréement de fortune, voiles rapiécées — ou noires, ou absentes.

Ce n'est pas de la négligence. Un peuple sans port ne carène pas. On répare avec ce qu'on prend, quand on l'a pris.

Sur les voiles noires, une précision, parce que tu entendras beaucoup de bêtises à ce sujet.

Elles remontent à un homme, il y a quatre siècles, qui vola un navire de l'Ordre et hissa du noir dessus. Il fut battu. Le noir est resté, et s'est répandu de bande en bande depuis, par imitation.

Il n'y a chez eux ni chef suprême, ni conseil, ni personne qui puisse décréter quoi que ce soit. Certaines bandes les portent, d'autres jamais, et aucune n'a autorité pour dire ce que ça veut dire.

Le résultat mérite qu'on s'y arrête. **Nous savons ce que les voiles noires signifient. Eux, non.** Le signe appartient plus à ceux qui le craignent qu'à ceux qui le hissent.

Et voici enfin l'inversion qui referme ces deux chapitres.

Le contrebandier se lit par concordance : plusieurs signes faibles, patiemment recoupés, et le doute reste permis jusqu'au bout.

Le Fliborne se lit immédiatement. Un seul signe suffit. Il n'y a rien à recouper, rien à peser, aucun doute à entretenir.

Ce qui veut dire que le danger n'est pas de le reconnaître.

Le danger est de le reconnaître trop tard — parce que tu regardais ailleurs, parce que la brume était basse, parce que tu comptais tes Skaliennes au lieu de compter les voiles à l'horizon.

Regarde la mer. C'est tout ce qu'on te demande, et c'est plus difficile qu'il n'y paraît.

VERSET FINAL

« Tu apprendras à reconnaître ce qui navigue. Souviens-toi que la mer, elle, ne reconnaît que ceux qui tiennent — et qu'elle ne t'a pas encore regardé.

Ce livre t'apprend à nommer ce que tu vois. Il ne t'apprendra pas à voir. »

Fin du Volume II, et fin des Livres des Ports-École.
Consigné pour l'usage des Ports-École des Flottes.
Archives Maritimes de Sol-Chare et Sceaux de Port-Serment — 807 AP.

ANNOTATION

Portée au Volume II par l'Ordre des Corsaires du Cœur, 1317 AP.

L'Ordre a relu ce volume et n'a rien à en corriger. Les coques ont changé, comme il fallait s'y attendre ; les silhouettes se lisent toujours de la même façon, et un novice formé sur ces pages saurait encore ce qu'il regarde.

Nous portons cette note pour une autre raison. Il manque à ce volume une chose que ses rédacteurs ont sciemment omise, et cinq siècles nous ont convaincus qu'ils avaient eu tort.

Le chapitre des Flibornes enseigne à les reconnaître et à leur survivre. C'est ce qu'on demande à un manuel, et il le fait bien. Mais il ne dit pas ce qu'ils sont, et nous savons aujourd'hui que ce silence a produit des générations de Corsaires qui ont combattu sans comprendre ce qu'ils combattaient. Les archives de Sol-Chare conservaient pourtant, trois siècles avant la rédaction de ce livre, un codex qui disait l'essentiel. Les rédacteurs de 807 le connaissaient. Ils ont jugé que ce n'était pas l'affaire d'un novice. Nous jugeons autrement.

Ils étaient là avant nous. Les Flibornes sont un peuple maritime plus ancien que l'Ordre, plus ancien que le Pacte des Mille, plus ancien que tout ce qu'Aedoera appelle aujourd'hui ses institutions. Ils naviguaient ces mers quand aucun de nos titres n'existait.

Ils furent gardiens. Les archives les plus anciennes rapportent qu'Océane offrit trois trônes à trois marins d'un équipage égaré, et que ces trois hommes stabilisaient les flux marins par don divin. Ce que nous faisons aujourd'hui par doctrine, par serment et par la discipline de vingt-deux castes, un peuple aujourd'hui dispersé le faisait avant que Sol-Darass ne se dresse. Après la Fracture Fluctale, les derniers de ces rois moururent en mer — non au combat, mais comme meurent les hommes ordinaires quand le monde change plus vite qu'ils ne peuvent l'apprendre.

Ils n'ont rien refusé. On enseigne parfois que les Flibornes ont rejeté le Pacte. C'est faux, et l'erreur est ancienne. Ils n'ont envoyé personne en 98 parce qu'un peuple déjà éparpillé depuis des siècles n'avait ni chef à envoyer, ni conscience d'appartenir à quoi que ce soit qui vaille d'être rejoint. Ils ne se sont pas retirés du monde d'Aedoera : ils n'y sont jamais entrés.

Voici maintenant ce qui doit passer dans l'enseignement, parce que cela touche à ta survie autant qu'à ta compréhension.

Le chapitre précédent t'a appris à distinguer le contrebandier du Fliborne par ce qu'ils veulent. Distingue-les aussi par ce qu'ils ont.

Un contrebandier possède une maison quelque part. Un port, une femme, des enfants, une rue où on le reconnaît. Il navigue pour y revenir. C'est pourquoi il rompt le combat,

paie quand il le faut, et disparaît dès qu'il le peut : il a quelque chose à perdre au-delà de son navire.

Un Fliborne n'a pas cela. Sa maison est la mer, sa famille est l'équipage avec lequel il vit et voyage, et sa bande est tout ce qu'il possède au monde. Il n'a pas de port où rentrer, pas de terre à retrouver, rien derrière lui. Un homme qui n'a rien à retrouver ne calcule pas comme toi, ne renonce pas quand tu penserais qu'il devrait renoncer, et ne se rend presque jamais.

C'est ce qui les rend dangereux. Ce n'est pas de la cruauté, et ce n'est pas de la folie. C'est ce que devient un peuple quand il n'a plus que son navire.

Nous n'écrivons pas ceci pour excuser quoi que ce soit. Un Corsaire ne pardonne pas une île pillée parce que les pillards descendent d'un roi oublié, et nous continuerons de les combattre aussi longtemps qu'ils prendront ce qui n'est pas à eux.

Nous l'écrivons parce qu'un Ordre qui ne sait pas ce qu'il combat finit par mal le combattre. Et parce qu'un novice de seize ans qui prendra la mer dans six Mesures mérite de savoir que ceux d'en face sont un peuple, et non une nuisance née du vice.

Une seconde remarque, plus brève. Le chapitre des bêtes, que ses rédacteurs disaient volontairement incomplet, l'est demeuré pendant deux siècles. Il ne l'est plus. Les Chevaliers du Cœur ont produit en 997 un bestiaire complet du continent, validé à Sol-Darass, qui recense les espèces marines avec leurs zones, leurs saisons, leurs faiblesses et la conduite à tenir. Les Ports-École en tiennent copie. Un novice n'a pas à l'apprendre — le présent volume lui suffit pour survivre — mais un capitaine devrait l'avoir lu, et il est regrettable que beaucoup ne l'aient pas fait.

Le reste est consigné au Codex de l'Origine Fliborne, conservé en ces mêmes archives. Que les Ports-École le tiennent désormais à disposition de ceux qui demandent.

Ordre des Corsaires du Cœur — 1317 AP.

Archives Maritimes de Sol-Chare.