
Patrick O'Brian

Les aventures de Jack Aubrey

Roman

omnibus

omnibus

PATRICK O'BRIAN

Les aventures
de Jack Aubrey

Le Port de la trahison
De l'autre côté du monde
Le Revers de la médaille
La Lettre de marque

Présentation de Dominique Le Brun

omnibus

Dessins et cartes de François Le Guern

Le Port de la trahison © 1983 Patrick O'Brian ; © 1999, Presses de la Cité, pour la traduction française. *De l'autre côté du monde*, © 1984 Patrick O'Brian ; © 1999, Presses de la Cité, pour la traduction française. *Le Revers de la médaille*, © 1986 Patrick O'Brian ; © 1999, Presses de la Cité, pour la traduction française. *La Lettre de marque*, © 1988 Patrick O'Brian ; © 2000, Presses de la Cité, pour la traduction française.

© Pour la présente édition, © 2006, Omnibus, un département de
ISBN : 978-2-258-08648-7 N° Editeur : 352
Dépôt légal : février 2004



Sommaire

<i>Cartes</i>	I
<i>Préface</i> , par Dominique Le Brun.....	V
Le Port de la trahison.....	7
De l'autre côté du monde.....	255
Le Revers de la médaille	537
La Lettre de marque.....	751
<i>Glossaire</i>	981
<i>Les aventures de Jack Aubrey</i>	993

CARTES

Des deux côtés de l'Amérique

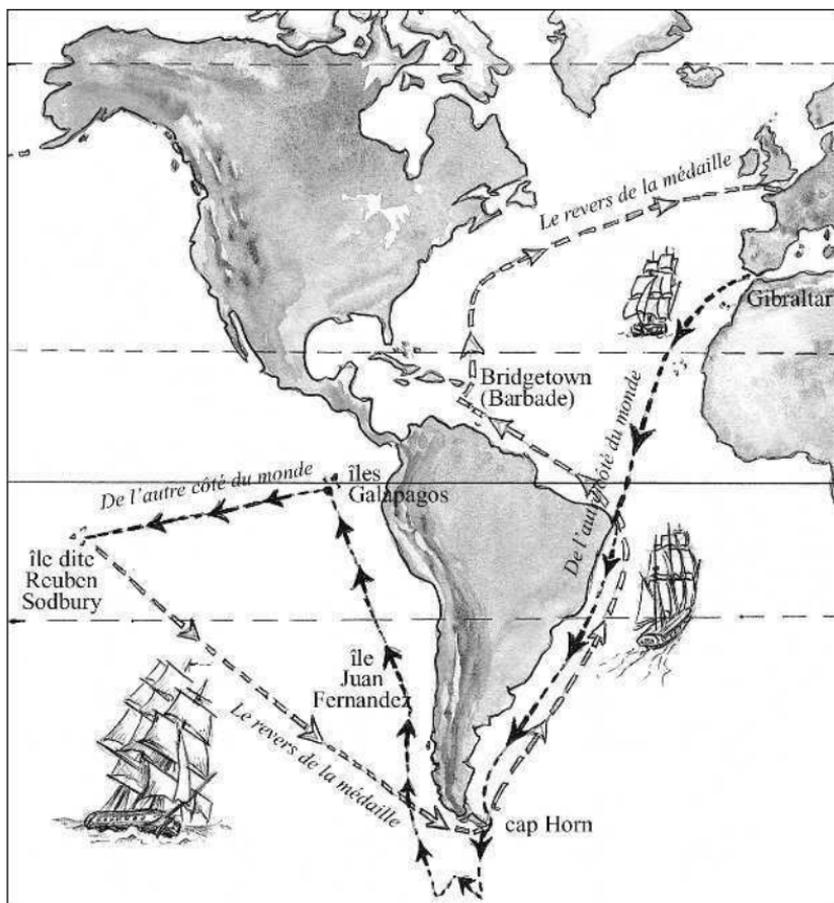
(De l'autre côté du monde et Le Revers de la médaille)

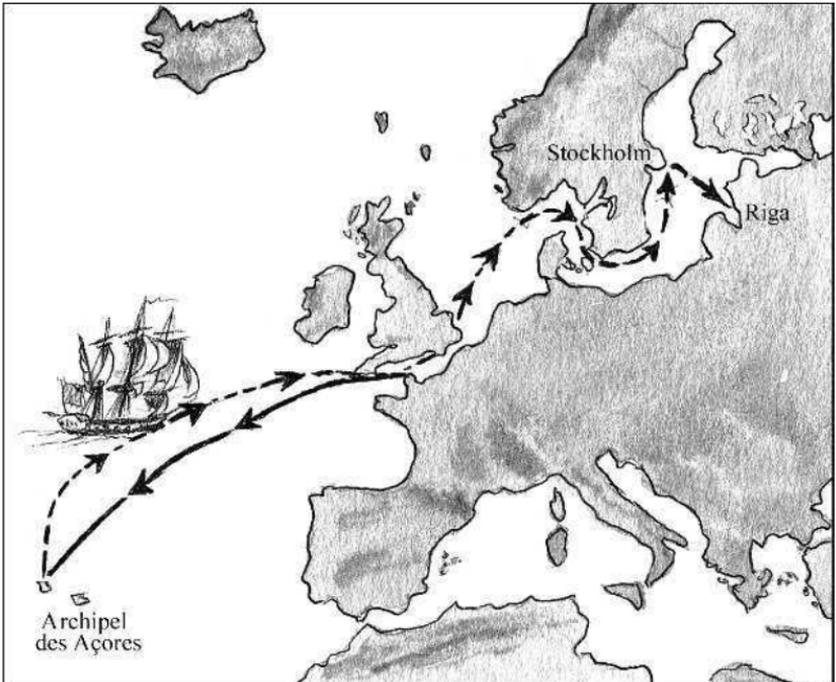
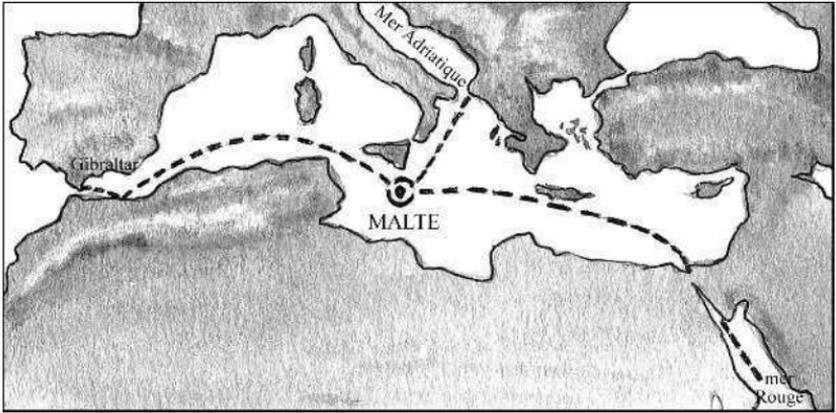
Malte, l'île-clef de la Méditerranée

(Le Port de la trahison)

Des Açores à la Baltique

(La Lettre de marque)





PRÉFACE

par Dominique Le Brun

Repères chronologiques
La frégate « Surprise » et ses rivales

Repères chronologiques

Le premier volume des aventures de Jack Aubrey débute en 1800 et, déjà, le pire ennemi de la nation britannique s'appelle Napoléon Bonaparte. Les volumes réunis ici évoquent les événements survenus durant la seconde guerre d'indépendance américaine (1812-1814) à un moment où, semble-t-il, la puissance française commence à vaciller. Mais les péripéties successives des aventures du commandant Aubrey et du chirurgien-espion Stephen Maturin s'expliquent par des faits bien antérieurs.

1800 : l'île de Malte devient britannique

La minuscule île de Malte occupe une position stratégique au cœur de la Méditerranée : située entre la Sicile et la Libye, elle contrôle le seul passage possible entre les parties occidentale et orientale de la Méditerranée (hormis le détroit de Messine). Et comme son littoral se compose de falaises, elle constitue une citadelle naturelle facile à défendre contre un débarquement ennemi. C'est pourquoi, lorsque l'ordre des Hospitaliers-de-Saint-Jean se trouva chassé de Rhodes par Soliman II, il obtint de Charles-Quint de s'installer à Malte (en 1530) afin de poursuivre la lutte contre les Barbaresques. C'est d'ailleurs ainsi que cet ordre religieux et militaire prit l'appellation de Chevaliers de Malte. Malte acquit alors le statut d'une sorte d'Etat indépendant gouverné par l'Ordre, lui-même majoritairement français. Avec la chute de l'Empire ottoman, Malte perdit son importance stratégique et l'île devint une puissance plutôt financière. On s'en rendit compte en 1798. En effet, ambitionnant de lointaines conquêtes vers l'Orient, Bonaparte voulait disposer d'un solide point d'appui en Méditerranée et, le 9 juin 1798, une flotte de 300 navires français se présenta devant le port de La Valette ; Bonaparte confia le gouvernement de l'île à une riche bourgeoisie d'affaires tout à fait francophile, et partit pour l'Egypte en emportant un véritable trésor, en or et en argent, confisqué aux Chevaliers hospitaliers. Mais les Britanniques s'intéressèrent tout de suite à cette terre qui finit par tomber entre leurs mains en 1800. Dès lors, ils ne la lâchèrent plus : y compris en

1802, quand la paix d'Amiens ramena à la France les colonies anglaises. Les Britanniques demeurèrent maîtres de Malte jusqu'à l'indépendance acquise en 1964.

1805-1812 : l'Empire vacille

1805 : La bataille navale de Trafalgar, le 21 octobre, consacre définitivement la supériorité de la Marine anglaise. Ne disposant plus de flotte de guerre, la France ne peut s'opposer au blocus des côtes imposé par la Royal Navy à tous les ports européens situés entre Brest et Hambourg, à partir de 1806. Napoléon réagit en interdisant toute relation avec les îles britanniques. Dans les années qui suivent, chacun des deux belligérants aggrave ses mesures : tout commerce international devient pratiquement impossible pour les pays d'Europe. C'est la grande époque des corsaires, des contrebandiers et autres forceurs de blocus ; ce que Jack Aubrey deviendra à son tour (*La Lettre de marque*).

1812 : La campagne de Russie tourne au désastre. C'est maintenant sur terre que la puissance impériale est menacée.

1812-1814 : la guerre navale anglo-américaine

Depuis leur indépendance acquise en 1783 (traité de Versailles), les Etats-Unis d'Amérique se sont imposés comme une nouvelle grande puissance économique. Du point de vue politique, ils restent neutres, et c'est pour sauvegarder leur neutralité par rapport aux guerres napoléoniennes que les Etats-Unis se trouvent contraints à entrer en guerre contre l'Angleterre en 1812. Dans le cadre du Blocus, cette dernière prétend en effet leur interdire tout échange commercial avec la France, alors que des navires de guerre anglais arraisonnent des navires de commerce américains afin d'enrôler de force leurs équipages, devenus indispensables à une Royal Navy exsangue. Durant les deux années de ce conflit strictement maritime, l'Angleterre subit défaite sur défaite. C'est dans le cadre de ces guerres que se situe *De l'autre côté du monde*.

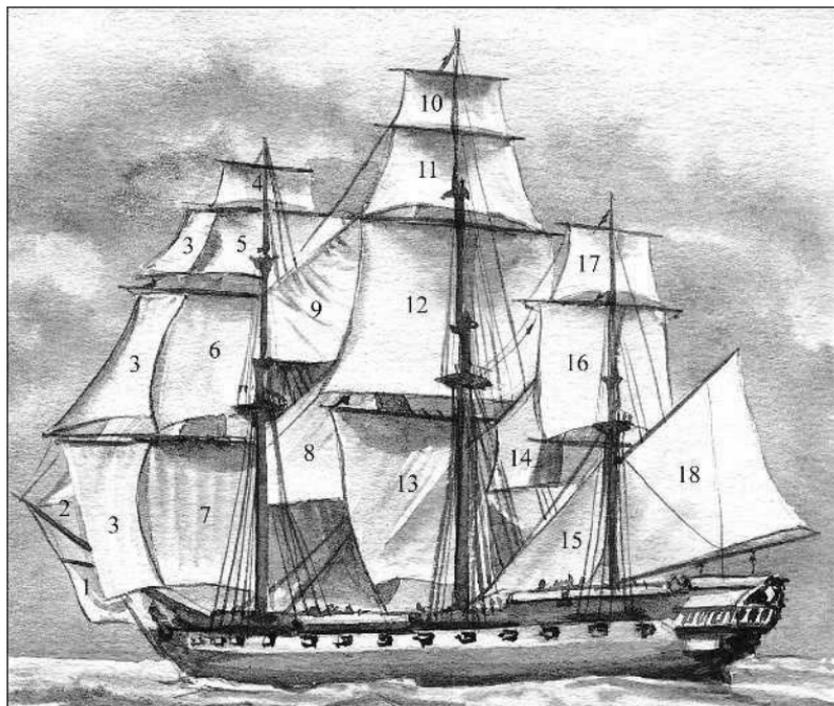
1813 : les Etats-Unis, maîtres du Pacifique

Ainsi que nous en avertit Patrick O'Brian, le duel entre la *Surprise* et la frégate américaine *Norfolk* est inspiré par des événements survenus en 1813, lorsque la frégate américaine *Essex* mena une

campagne contre des baleiniers britanniques, et se trouva elle-même pourchassée par la frégate britannique *Phoebe*, assistée par les corvettes *Cherub* et *Raccoon*.

Pour O'Brian, le navire américain se comporte en simple corsaire, pillant les cargaisons d'huile de baleine. Mais selon des sources américaines, on peut dire aussi que la mission de l'*Essex* avait une signification diplomatique : en supprimant tous les baleiniers anglais qui se trouvaient dans le Pacifique (au total, l'*Essex* captura 22 navires !), les Etats-Unis d'Amérique démontraient que les Anglais ne détenaient plus la maîtrise des océans. Cela constituait aussi ce qu'on appellerait aujourd'hui un « signal fort » à l'intention de l'Espagne, encore très influente en Amérique Centrale et du Sud. Un signal d'autant plus fort que la puissance anglaise n'était pas mise à mal par une flotte de combat mais bien par un navire solitaire. Nous laissons au lecteur le plaisir de découvrir ce qu'il advint du *Norfolk* de O'Brian. Mais pour ce qui est du véritable *Essex*, voici ce qui se passa : étant venu à bout des baleiniers anglais, il mit le cap sur les Marquises où son équipage trouva un site et une population favorables au repos du guerrier, après des mois de chasse. Puis il repartit sur Valparaiso, où la *Phoebe*, accompagnée du *Cherub*, le retrouva. Tous deux le mirent à mal dans un épouvantable carnage. Il semble à ce propos que le navire américain était désavantagé par le type d'artillerie dont il disposait. Il avait en effet embarqué beaucoup de caronades, pièces capables de faire des dégâts monstrueux mais à courte portée seulement. Et avec sa seule artillerie plus conventionnelle, la *Phoebe* le massacra à distance.

Les lecteurs qui ont apprécié le film *Master and commander* (de Peter Weir avec Russell Crowe en 2003) noteront que l'adaptation à l'écran présente une autre histoire encore. Le réalisateur a choisi de faire de la frégate américaine *Norfolk-Essex* un corsaire français : l'*Acheron*. Mais ce français est en réalité une des pures merveilles construites dans les chantiers américains ! En l'occurrence, ce navire ultra rapide et à la charpente si solide est le portrait fidèle de la célèbre frégate *Constitution*, joyau de la jeune marine de guerre américaine à l'époque des guerres d'Indépendance !



La légendaire « Surprise »

1. civadière. 2. clinfoc. 3. bonnettes. 4. petit cacatois. 5. petit perroquet.
6. petit hunier. 7. misaine. 8. voile d'étai de hunier. 9. voile d'étai de
perroquet. 10. grand cacatois. 11. grand perroquet. 12. grand hunier.
13. grand-voile. 14. voile d'étai de perroquet de fougue. 15. voile d'étai de
brigantine. 16. perroquet de fougue. 17. perruche. 18. brigantine.

La frégate « Surprise » et ses rivales

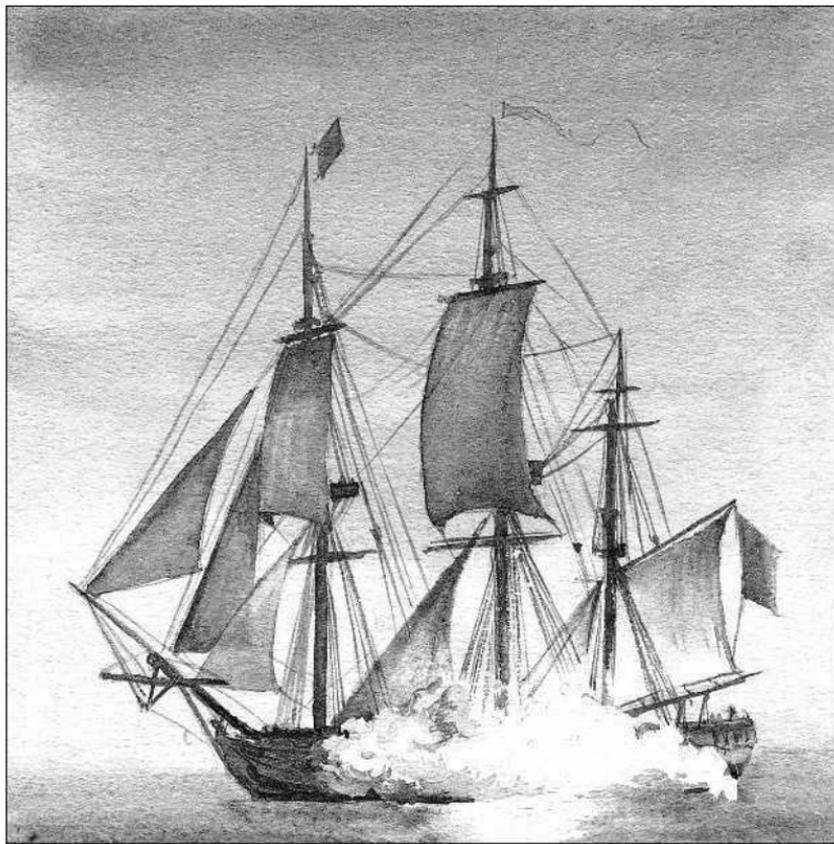
C'est un thème récurrent tout au long des quatre titres de ce volume : la bonne vieille *Surprise* doit être retirée du service. Parce qu'elle est usée par une carrière agitée et parce qu'elle est démodée. C'est pour cette raison d'ailleurs que Stephen Maturin pourra s'en rendre acquéreur à bon compte dans *La Lettre de marque*.

Il est couramment admis que, à l'époque des guerres napoléoniennes, les navires français étaient mieux conçus et mieux construits que leurs équivalents britanniques. Mais c'est lors des guerres d'Indépendance américaines que l'obsolescence de la marine anglaise apparut soudain évidente.

Pour simplifier, on peut dire que, jusqu'à ces guerres, les flottes de combat des grandes puissances maritimes se composaient de deux types de bâtiments : les vaisseaux de ligne, qui se caractérisaient par le fait qu'ils possédaient au moins 64 canons répartis en deux ou trois ponts. Ces gros vaisseaux étaient destinés à se tenir en flottes afin de livrer des batailles navales de grande envergure où le génie stratégique de l'amiral était fondamental. A Trafalgar, le génial Nelson en fit la démonstration ! Lourds, très armés, ces navires présentaient des qualités manœuvrières en réalité désastreuses. Mais leur puissance de feu était supposée tenir au loin des navires ennemis plus rapides et plus évolutifs. Quant aux autres bâtiments de guerre, ils se répartissaient entre les vaisseaux de quatrième classe (pas suffisamment armés pour être « de ligne »), les frégates, les corvettes et autres bâtiments plus petits.

Au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles, la frégate apparaissait comme le plus polyvalent des navires de guerre. Car le vaisseau de quatrième classe faisait en définitive figure de navire bâtard : pas aussi armé que les bâtiments de ligne, mais pas aussi rapide que la frégate. En fait, il servait de vaisseau amiral quand une escadre de navires légers se trouvait en expédition loin de l'Angleterre. Les frégates de la Royal Navy mesuraient de 39 à 45 mètres à la coque, et

elles étaient aménagées avec un ou deux ponts portant de 28 à 40 canons. Une forte surface de toile leur donnait un moteur puissant et la répartition du plan de voilure en de nombreuses petites voiles les rendait très manœuvrantes. Si elles étaient beaucoup utilisées comme éclaireur d'escadre ou transport de courrier et de personnalités, les frégates pouvaient aussi mener des opérations de guerre offensives ou bien de représentation diplomatique, et ce de manière autonome.



Dans les premières pages du *Revers de la médaille*, on apprend la raison pour laquelle la frégate *Surprise* va être retirée du service. Comme l'affirme un officier supérieur (jaloux de Jack Aubrey) : « Ces vieilles frégates de vingt-huit canons auraient dû être envoyées à la démolition depuis longtemps — Elles appartiennent au siècle dernier et ne servent plus à rien sauf à nous rendre ridicules quand un

Américain portant quarante canons s'en empare. On les appelle frégates, les unes comme les autres, et le terrien ne voit pas la différence. Juste ciel, s'écrie-t-il une frégate américaine s'est emparée d'une des nôtres, la Navy s'en va à vau-l'eau, la Navy n'est plus bonne à rien ! »



Le discours de cet officier fait référence à un nouveau type de frégates que les Anglais comme les Français avaient mis au point en rasant d'un pont des vaisseaux de ligne à trois ponts : ces navires se trouvaient ainsi allégés tout en restant mieux armés que les frégates, et en bénéficiant d'échantillonnages suffisants pour résister au feu ennemi. Mais à l'usage, cet allègement ne rendit pas ces bâtiments beaucoup plus rapides et évolutifs que des vaisseaux de ligne traditionnels. Or, dans le même temps, les Américains conçurent des frégates reprenant ces mêmes caractéristiques de dimensions, d'échantillonnages et de puissance de feu, mais servies quant à elles par des carènes aux lignes très étudiées pour la vitesse et la manœuvrabilité. Et cela fit toute la différence : ces navires américains étaient à la fois plus rapides et beaucoup mieux armés que les plus importantes des frégates anglaises. Et pouvaient même — dans des circonstances favorables — se permettre de défier des vaisseaux de ligne, quitte à profiter de leur vitesse pour rompre à temps le combat.

The Hundred Days (Les Cent Jours, 1998)

Traduction de Florence Herbulot, 2003

A l'escale de Funchal, la *Surprise* apprend que Napoléon qu'on croyait exilé sur l'île d'Elbe vient de revenir en France. Aubrey et Maturin reçoivent l'ordre de filer en Méditerranée où les attend une double mission délicate. D'abord, intervenir auprès de fraternités musulmanes qui complotent afin de soutenir Napoléon contre les alliés européens. Ensuite détruire des bateaux de guerre en cours de construction dans divers ports de la mer Adriatique. Non seulement nos héros s'en sortent avec leur brio habituel, mais vers la fin du roman, on apprend qu'avec Waterloo l'Empereur paraît définitivement hors d'état de nuire.

Blue at the Mizzen (Pavillon amiral, 1999)

Traduction de Florence Herbulot, 2004

La paix est survenue alors que Jack Aubrey se trouvait à portée du grade d'amiral ! Il conserve cependant son commandement car on l'attend au Chili où il formera la marine de guerre du jeune Etat chilien, qui vient de se libérer du joug espagnol. Mais auparavant, la *Surprise* doit remonter en Angleterre pour réparations, puis elle descend l'Atlantique par Funchal, Freetown et Rio de Janeiro avant d'explorer les chenaux de Patagonie. C'est au terme de cette fantastique croisière et après avoir apporté son savoir-faire aux marins chiliens que Jack Aubrey apprend sa nomination tant espérée au grade d'amiral. Il file alors en Afrique du Sud pour prendre ses fonctions.

