



3

**THE BEAUTIFUL HOLLOW
BY THE BROAD BAY**

Après l'ultime défaite de Napoléon I^{er} à Waterloo en 1815, Louis XVIII quitta sa retraite de Gand pour monter enfin sur le trône de France. La même année, il se rendit à Calais où les troupes victorieuses du général Wellington transitaient afin de regagner l'Angleterre. La foule calaisienne l'acclama, venait maintenant le temps de la Restauration. L'une des premières mesures de Louis XVIII fut de prohiber l'importation des cotons anglais. Mesure impopulaire qui priva Nottingham, place maîtresse de l'industrie tulle, de son plus gros marché d'export sur le continent. La dentelle mécanique était très prisée en France. Sous l'Empire, son prix de vente avait parfois atteint la somme exorbitante de cent vingt-cinq francs du mètre. Les *rackers* anglais comprirent très vite l'intérêt de délocaliser leurs ateliers de production vers la France. Si beaucoup d'entre eux projetaient de le faire, la plupart se demandaient bien comment ils y parviendraient... Sans compter que le Royaume-Uni protégeait jalousement ses secrets de fabrication et condamnait irrémédiablement tout fraudeur à la peine de mort. Pour ce faire, une police interne à la corporation des tullistes surveillait de près des industriels déjà asphyxiés, et se tenait en lien constant avec les services des douanes de

Sa Majesté. Le collier, la laisse, des hommes attachés au piquet. Assis, couchés. Pas bouger.

Trois hommes de Nottingham refusèrent la fatalité. Ils s'appelaient Robert Webster, James Clark et Richard Bonington. Trois hommes d'une trentaine d'années, sûrement pas des pions qu'il suffirait simplement de déplacer d'un point à un autre pour retracer l'histoire trop lisse d'une industrie en devenir. Derrière cette volonté d'échapper au protectionnisme forcené d'un pays, il y avait de la chair, de la frustration, des femmes, des enfants, des familles, autant de bouches à nourrir que de destins croisés. Et le motif premier de tous ceux qui transgressent un jour les lois : la nécessité. Ainsi, de longs mois durant, les trois de Nottingham se rencontrèrent régulièrement pour préparer leur échappée. Mais leurs entrevues se tenaient au secret. Aucune information ne devait filtrer. Quand ils eurent à leur connaissance assez d'éléments pour pouvoir envisager sérieusement un départ, ils convinrent d'un rendez-vous exceptionnel en Écosse. Une terre réputée pour sa soif d'indépendance et qui, par conséquent, ne tenait pas la Couronne en odeur de sainteté.

Au début du mois de janvier 1816, Bonington et Clark prétextèrent un voyage d'affaires. Webster eut plus de mal à s'extirper de ses obligations et de la surveillance relative dont il faisait l'objet. C'est avec une semaine de retard qu'il retrouva ses compagnons à Duddingston dans la proche banlieue d'Édimbourg, chez Stewart Mc'Dougall, tenancier du pub le Sheep Heid Inn. L'endroit leur avait été recommandé par un quatrième homme qui les rejoindrait pour déterminer les conditions de la traversée : le capitaine Lars Blackstadius. Quand Webster franchit la lourde porte de la

public house, il pénétra dans un endroit intemporel fait de bois, d'armoires et de trophées. Au bar, quelques hommes fumaient et parlaient fort. Dans la salle, de petits groupes de joueurs de cartes étaient attablés. Odeurs de tabac, de feux de cheminée et de vieux chêne mêlées. Robert Webster s'approcha du bar et se présenta au patron, Stewart Mc'Dougall, qui lui donna une poignée de main vigoureuse et le convainquit de l'appeler « Stu ». Mc'Dougall servit ensuite trois pintes et pria Webster de bien vouloir l'accompagner. Ils se rendirent dans une salle isolée où, près d'unâtre, attendaient patiemment Clark et Bonington. Stu déposa les bières sur la table, fit un clin d'œil complice à Webster et s'éclipça aussitôt, avec tact et discrétion. Les trois hommes se donnèrent alors l'accolade, s'assirent, et burent en silence quelques gorgées.

Leur objectif était de faire passer en fraude un premier métier mécanique de type *Traverse Warp* jusqu'à Calais, ville avec laquelle Nottingham avait conservé de nombreux liens en temps de guerre, malgré les dissensions des deux pays. Transporter une telle machine n'était pas impossible, sur la terre comme sur l'eau, loin s'en faut : les métiers étaient encore de tailles raisonnables et démontables de surcroît. Une fois en France, les trois tullistes s'associeraient et s'appuieraient sur la caution d'un négociant calaisien pour payer contributions, patentes, et rentrer dans le droit commun. Avec une mise de fonds raisonnable, un local, une ou deux machines et des ouvriers qu'ils formeraient sur place, ils pourraient débiter la production rapidement. La fabrication serait peu coûteuse. Ils comptaient également écouler leur actuel surplus de tulle vers les autres villes françaises. Et ils le pouvaient sans s'attirer trop d'ennuis : à l'instar du hareng, le tulle était

estimé francisé dès qu'il touchait le sol hexagonal. Quant aux machines, elles seraient moulées sur la première, puis reproduites dans l'atelier calaisien. Les matières et les pièces mécaniques de précision – coton, chariots, bobines, peignes et plombs de pointes entre autres – seraient acheminées de Nottingham par voie de contrebande, la finesse et la qualité de ces éléments étant encore inégalées sur le continent. Voilà le plan qu'ils avaient échafaudé. La communauté anglaise était déjà bien implantée dans la région à cette époque. Nul doute qu'ils trouveraient un endroit où loger entre les remparts de Calais. Et plus tard peut-être, s'ils réussissaient, femmes et enfants les rejoindraient.

Tiré de sa rêverie par une vision subite, Bonington se redressa brusquement à la vue du dernier homme qu'introduisait Stu. Webster et Clark se retournèrent et firent de même. Dans l'encadrement de porte, se tenait un colosse à la barbe fournie et aux cheveux en bataille. Lars Blackstadius était le dernier à rallier le Sheep Heid Inn. À côté de lui, même le robuste Stu Mc'Dougall paraissait petit. Blackstadius se dirigea d'un pas sonore vers les trois tullistes et les salua d'une voix forte. Bonington et Clark opinèrent du chef tandis que Webster – qui connaissait déjà Lars – se leva et serra chaleureusement la main calleuse du capitaine. Après les présentations d'usage, ils s'assirent autour de la table. Blackstadius fit gémir le bois de sa chaise en s'installant et commanda une bouteille de *single malt* à Stu qui disparut aussitôt. Le capitaine retroussa méthodiquement ses manches, découvrant à ses compagnons visiblement impressionnés des bras puissants et tatoués d'ancres marines et de poignards. Symboles de vengeances passées et autres coups de Trafalgar. Webster admira le marin sué-

dois de profil : s'il restait parfaitement stoïque, il arborait en toute occasion un sourire confiant que sa barbe fleurie soulignait plus encore. Sourcils noirs et denses, peau tannée, regard intense et pénétrant. Webster en était convaincu : un homme d'un tel charisme les amènerait à bon port. Il chercha confirmation dans les yeux de Bonington et de Clark. Il la trouva et en fut rasséréiné.

Stu réapparut, une bouteille de *Laphroaig* des frères Johnston à la main. Il la déposa délicatement sur la table dans le tintement harmonieux des verres, puis échangea quelques mots avec Lars. Une connivence certaine existait entre les deux hommes. Depuis des années, Blackstadius avait coutume de venir au Sheep Heid Inn quand il faisait escale à Édimbourg. Le *haggis* y était bon, le whisky excellent, et Stu était aussi accueillant que le capitaine était solide. Blackstadius servit ses compagnons et leva son verre avec déférence. Les torsos se bombèrent au passage irradiant de l'alcool blanc. Les langues ainsi chauffées se délièrent :

— Votre projet est comme ce whisky messieurs, fit remarquer Blackstadius sur un ton laconique, il est complexe...

— Combien de temps restez-vous à Édimbourg capitaine ? s'enquit Webster.

— Quelques jours, une semaine tout au plus. Les tempêtes hivernales restreignent considérablement la navigation. Je profite d'un repos forcé en quelque sorte. Le *Rattvisan* est au port de Leith, en attente de délivrer sa cargaison.

— Quel genre de « cargaison » ? demanda Bonington à demi-mot.

— Du bois, monsieur Bonington, des grumes en provenance de Scandinavie. Rien d'illégal pour cette fois. Je tente de rallier

Hambourg malgré les intempéries. J'y parviens péniblement. Les tempêtes se succèdent, les escales se multiplient, et l'affréteur du *Rattvisan* s'impatiente. Mais dans ces conditions, je ne peux pas faire de miracles. Quand la mer est furieuse, elle se moque des hommes qui la défient...

Clark se racla bruyamment la gorge en signe d'impatience. L'anxiété lui ridait le front et fermait son visage. Blackstadius le sentit et termina d'une traite son premier verre. Il sortit de son gilet une pipe qu'il bourra de tabac brun puis craqua une allumette sur la toile rêche de son pantalon. Après quelques bouffées, des volutes de fumée envahirent la pièce tels des nuages statiques et bleutés. Sa main droite glissa par l'encolure de sa vareuse vers la poche intérieure plaquée contre son cœur. Il en sortit une carte de navigation qu'il déplia soigneusement au centre de la table. Il énuméra sourdement les noms de quelques ports français et pointa finalement son index sur Calais.

— Vous comptez nous faire passer sur le *Rattvisan*? demanda Bonington avec candeur.

— Diable non! répondit Blackstadius, le *Rattvisan* est une barge incroyable, capable de transporter plusieurs centaines de tonnes. Mais je doute, monsieur Bonington, qu'il corresponde à l'usage que nous voulons en faire.

— De quel bateau disposez-vous alors? reprit Webster.

— Il existe bien de longs canots très bas sur l'eau qu'on appelle *galley* ou d'autres navires de petit tonnage. Mais c'est d'un smuggler dont nous avons besoin. Grâce à la puissance de ses rames et à son faible tirant d'eau, c'est un bateau rapide et maniable. Sa voilure courte suit le vent comme aucune autre. Avec une telle

embarcation, nous tromperons la vigilance des garde-côtes mais...

— Vous en avez un? l'interrompit Clark.

— Mais il faudra être... patient, monsieur Clark! Oui, un bateau de ce type, j'en ai un. Le *Vague à l'Âme*, que j'armerai à Calais. Un smuggler n'est pas tenu de produire de manifeste ou de livre de bord. Il sera juste enregistré à l'inscription maritime comme étant la propriété d'un négociant calaisien en alcools et eaux-de-vie. Inutile de vous dire que ce que nous nous apprêtons à faire est risqué messieurs. Mais avec de l'expérience et un équipage constitué d'hommes entraînés, nous devrions passer entre les mailles du filet.

— Qui sont ces hommes? s'inquiéta Clark sur un ton suspicieux.

— La mer du Nord regorge de pirates et de corsaires habiles. J'ai pour habitude de m'entourer des plus loyaux d'entre eux. Avec le temps, certains sont devenus des amis. Alors les noms de ces hommes, monsieur Clark, vous n'avez pas à les connaître...

Clark croisa les bras et se renfonça dans sa chaise, mouché. Robert Webster, les yeux rivés sur la carte, observait le tracé des côtes françaises.

— Lars, pourquoi prendre le risque d'entrer au port? Ne vaut-il pas mieux débarquer dans un endroit isolé?

— C'est juste Robert, mais cela se fera en deux temps. L'inscription à la capitainerie nous donnera un sérieux alibi, surtout au départ de Douvres. Ce sont les côtes britanniques que je crains le plus: un véritable panier de crabes! Toute embarcation non enregistrée, munie au minimum de quatre rames, peut être appréhendée et confisquée. Ses occupants, décrétés hors-la-loi et arrêtés.

— Et côté français ?

— La douane fait son travail, je ne peux le nier. Mais il existe une lacune actuelle de la loi qui neutralise les douaniers français : il semblerait qu'ils n'aient plus la possibilité de procéder à des arrestations en mer. Combien de temps cela va durer ? Je n'en sais rien. Mais cela joue indiscutablement en notre faveur. Nous entrerons au port en soirée, montrerons patte blanche avec, à l'appui, des papiers en règle. Le chargement sera bien camouflé, ne vous en faites pas. À la nuit tombée, nous reprendrons la mer au cabotage et longerons la côte en direction d'une baie bien abritée. Nous nous mettrons au fascinage en calculant la marée pour que le marnage des eaux nous permette d'échouer le smuggler en douceur. Nous n'aurons plus alors qu'à décharger.

— Parfait capitaine, s'enthousiasma Bonington. Quand pourriez-vous être prêt ?

— De janvier à mars, les risques de tempêtes et de gros coups sont trop importants, répondit Blackstadius en se frottant la barbe. D'avril à septembre, cela me semble également compromis : dès le printemps, le dégel de la Baltique engorge le détroit d'une armada de navires commerciaux qui descendent en convois vers les eaux du sud. Le trafic est bien trop dense, la surveillance accrue... L'automne, voilà la bonne fenêtre. Octobre ou novembre.

Clark empoigna la bouteille de *Laphroaig* et remplit les quatre verres. Quand tous ensemble ils trinquèrent, le sort en était jeté. Mais une question préoccupait encore Robert Webster :

— Lars... une fois à terre, qui sera là pour nous aider ?

— Il vous faut un passeur, répondit Blackstadius songeur. Quelqu'un qui connaisse parfaitement les chemins côtiers, qui

orchestre les complicités. Et je ne connais qu'un seul homme là-bas, capable d'une telle maestria...