

# LA FRANCE ET LES CONFÉDÉRÉS<sup>©</sup>

## 1<sup>e</sup> PARTIE

### LA FLOTTILLE CONFÉDÉRÉE DE BORDEAUX

Serge Noirsain



Cuirassé CSS Stonewall, photo prise au Japon à partir de 1867.  
[http://www.cityofart.net/bship/ijn\\_azuma\\_color\\_grande.jpg](http://www.cityofart.net/bship/ijn_azuma_color_grande.jpg)

#### 1. L'AFFAIRE LUCIEN ARMAN

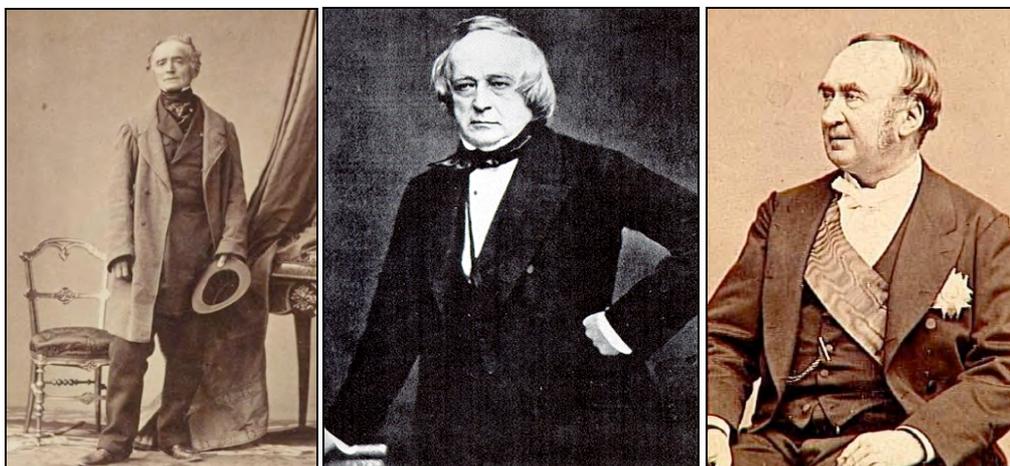
John Slidell, le commissionnaire confédéré à Paris, écrivit que, lors de son entretien privé avec Napoléon III, le 28 octobre 1862 à Saint-Cloud, celui-ci lui aurait laissé entendre que les Confédérés pourraient faire construire des navires de guerre en France sans rencontrer de grosses difficultés. Pourtant, Prosper de Chasseloup-Laubat, le ministre de la Marine, ne semble pas partager l'enthousiasme de son souverain à ce propos. Le 4 janvier 1863, la déconvenue de Slidell se confirme à la lecture de la lettre de Jean-François Mocquart, le secrétaire particulier de l'Empereur. Celle-ci relate que le sujet dont il avait débattu en privé avec son maître achoppait sur quelques difficultés imprévues. Trois jours plus tard, Slidell reçoit une étrange visite, celle de Lucien Arman, un entrepreneur en constructions navales de Bordeaux.<sup>1</sup>

L'importance de cette rencontre ne peut se mesurer que par l'envergure du personnage qui se présentait chez Slidell. Jean-Lucien Arman siégeait au Conseil Général de la Gironde, il avait été élu à la Chambre depuis 1857 et passait pour le constructeur naval français le plus en avance sur son temps. Le coût très ajusté de ses navires était d'ordinaire fixé en accord avec les délégués de son personnel, ce qui lui permettait de proposer des devis moins élevés que la plupart de ses concurrents et de procurer de l'emploi à un millier de personnes. Ses « Chantiers de l'Océan » se dressaient sur le quai Sainte Croix à Bordeaux, sur la rive gauche de la Garonne. Ses ateliers couverts pouvaient abriter près d'une vingtaine de coques à la fois. Leur

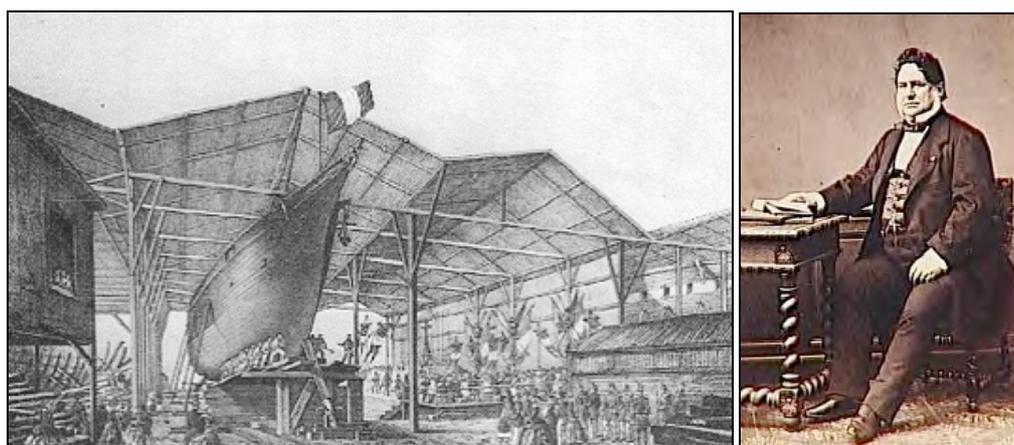
---

<sup>1</sup> *Official Records of the Union and Confederate Navies*, Séries I, vol. II-3, pp. 576-77, 638-39, Government Printing Office, Washington, D.C., 1894-1927. Notons que, dans ses mémoires, John Bigelow se trompe sur cette date.

infrastructure générale comprenait des forges, différents types d'engins à vapeur et une machine hydraulique, pour ne citer que les pièces maîtresses de son outillage industriel. En outre, Arman possédait des parts dans l'ancienne forge Laubenière à Rouen. Sous son impulsion, ses ateliers navals lancèrent plus de cent navires à voiles et à vapeur entre 1849 et 1860. En plus de canonnières pour la France, ils bâtirent des batteries flottantes, une frégate et une corvette pour la Russie, un aviso pour le bey de Tunis et une frégate cuirassée pour l'Italie.<sup>2</sup>



Jean-François Mocquart - John Slidell - Justin de Chasseloup-Laubat



Les Chantiers de l'Océan, à Bordeaux en 1857. (Gravure de Lebreton) - Lucien Arman.

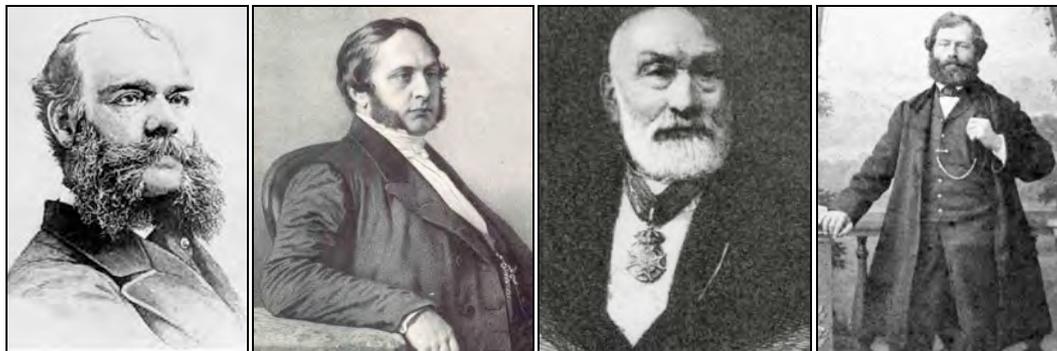
Slidell décrit son entretien avec l'armateur français : « *Il me proposa de construire des steamers et me certifia que les armer et les équiper ne poseraient aucun problème. Il me laissa entendre qu'il s'exprimait au nom d'une autorité supérieure et que, si nous faisons affaire, lui et moi serions les seuls à le savoir (...) Je suis sûr qu'il s'est rendu chez moi à la demande de l'Empereur. Je lui répondis que je ne pouvais pas formuler de réponse immédiatement en raison de l'aspect financier de la question (...) et que certains arrangements pourraient être pris pour le payer en coton. Il émit l'opinion que ce mode de règlement conviendrait si l'Empereur l'entendait ainsi.* »<sup>3</sup>

Comme Slidell n'était pas encore convaincu que l'Empereur ne s'opposerait pas au lancement de navires de guerre confédérés sur son territoire, Bulloch rencontre Arman pour en discuter. Rappelons que le capitaine James D. Bulloch était l'officier de marine chargé de superviser et de promouvoir la construction de navires de guerre en Europe. On pourrait s'interroger dans quelle langue eut lieu cet entretien car Bulloch et Arman

<sup>2</sup> V. Labraque-Bordeve, *Etudes sur les Constructions navales à Bordeaux*, Bordeaux 1866 ; C. & J. Briot, *Clippers français*, Le Chasse-Marée pp. 128-36, Armen 1993 ; G. Vapereau, *Dictionnaire universel des Contemporains*, Paris, 1895.

<sup>3</sup> *ORN*, vol. II-3, p. 639.

pratiquaient peu ou pas du tout la langue de leur interlocuteur. Le capitaine français Eugène L. Tessier, joua un rôle déterminant dans toutes les transactions relatives à l'achat ou à la construction de navires de guerre en France. Il avait vécu longtemps dans le Sud, s'y était marié, parlait couramment l'anglais et se révéla le plus remarquable des forceurs de blocus de la flottille de George A. Trenholm. Il joua donc le rôle d'intermédiaire linguistique de Bulloch dans ses transactions en français.<sup>4</sup>



**James D. Bulloch - Eugène Rouher - Jean Voruz - Eugène Tessier (collection Alejandra Morales)©**

Arman rassure Bulloch en lui affirmant qu'Eugène Rouher, le ministre du Commerce, lui avait laissé sous-entendre que l'Empereur consentait implicitement à la transaction et qu'il ne tiendrait pas compte des éventuelles protestations américaines si la lettre de la loi était respectée. Slidell demeure sceptique et, le 22 février 1863, il s'en va trouver le ministre des Affaires étrangères Edouard Drouyn de Lhuys pour solliciter des garanties supplémentaires. Celui-ci précise aussitôt que tout ce qui concernait la marine ressortissait à son collègue Chasseloup-Laubat et qu'il préférerait de rien savoir sur ses entretiens avec l'Empereur. D'après Slidell, le ministre Rouher lui aurait réservé un accueil plus encourageant et lui aurait certifié que si les Confédérés faisaient bâtir des navires dans un port français, leur armement en guerre ne poserait aucun problème.<sup>5</sup>

Tout en échangeant beaucoup de correspondance à ce sujet avec Richmond, Slidell tergiverse encore parce qu'il ne comprend pas que Napoléon III puisse dévier de la ligne de son gouvernement. Le 27 mars, il reçoit enfin l'autorisation de passer un contrat avec Arman, mais celle-ci exigeait de faire construire en priorité des corvettes de la classe du *CSS Alabama*. L'achat de ces navires devait être financé par les recettes de l'emprunt sur le coton sudiste, que le banquier français Emile Erlanger venait de lancer sur les places européennes.<sup>6</sup> Voir notre article ***Comment les Confédérés payaient-ils leurs armes et leurs équipements en Europe***, repris sur notre site.

Henri Arnous-Rivière (qui préférerait se faire appeler « de » Rivière pour les imbéciles raisons qui prévalaient à cette époque), était un agent occasionnel de Lucien Arman. Il s'était entre-temps embarqué pour Liverpool afin d'emmener Bulloch sur les Chantiers de l'Océan. Celui-ci les examina avec soin et conclut, avec Arman, un accord préalable stipulant la construction de quatre corvettes d'une classe légèrement supérieure à celle du *CSS Alabama*. Comme Slidell s'obstine à réclamer l'accord écrit de Napoléon III avant d'investir dans cette entreprise, les Tuileries font savoir à Arman que « *l'approbation tacite de l'Empereur devait suffire à ce gentleman.* » Le 15 avril 1863, le gentleman en question ratifie les accords convenus entre Bulloch et Arman. Pour que le contrat puisse prendre ses effets, Slidell exige d'Arman qu'il reçoive l'assurance que le gouvernement autorisera les navires à sortir armés.<sup>7</sup>

<sup>4</sup> E. Nepveux, *Eugène Tessier, un forceur de blocus français*, <http://chab-belgium.com/pdf/french/Tessier.pdf>

<sup>5</sup> *ORN*, vol. II-3, pp. 705-707, L. Case & W.F. Spencer, *Civil War Diplomacy*, p. 431, Philadelphia 1970.

<sup>6</sup> *ORN*, vol. II-2, pp. 375-76, 396-98, vol. II-3, pp. 722, 728 ; Bulloch, *Secret Services of the Confederate States in Europe*, vol. I, pp. 398-99 ; vol. II, pp. 24-25.

<sup>7</sup> *ORN*, vol. I-3, pp. 206-207 ; vol. II-3, pp. 738-39, 742 ; Bulloch, *Secret Services*, vol. II, p. 28 ; Case & Spencer, *Civil War Diplomacy*, pp. 434-35.

Afin de raccourcir les délais, Arman recourt à l'industriel français Jean Simon Voruz pour l'assemblage des coques de deux de ses corvettes et aux Ateliers Jollet, Babin & Dubigeon à Nantes pour la fonte des canons et l'assemblage des coques des deux autres steamers. Au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, Voruz avait développé une entreprise qui propulsa Nantes au faite de la métallurgie française. Pour dissimuler le réel destinataire de cette flotte, Arman libelle le contrat de vente aux noms de A. Eymans et de Delphin Henry. Les conditions de paiement, Voruz et Arman les négocient personnellement à Paris avec le banquier Erlanger. Celui-ci consent à effectuer les deux premiers versements - le premier était de 720 000 F - en contrepartie d'une commission de 5 % sur les sommes avancées et de 3,8 % sur l'achat des machineries. Les commissions, surtout en France, grevèrent le budget des Confédérés. Arnous-Rivière, l'agent d'Arman, perçut 3 % du montant total du contrat. La firme Blakely exigea 10 % du prix des canons (à 7 000 F pièce) pour céder à Voruz le droit de les couler dans sa fonderie de Nantes.<sup>8</sup>

Sûr de son affaire, Arman se met à l'ouvrage dès juin 1863. Comme la loi française soumettait, à une autorisation, l'installation de canons à bord d'un navire de commerce, il avait déjà déposé son dossier au ministère de la Marine. Il y justifiait l'armement de ses corvettes par le fait qu'elles navigueraient dans les mers de Chine, notoirement infestées de pirates. Cinq jours plus tard, le 6 juin, Arman pousse l'accord du ministre Chasseloup-Laubat sous le nez de Slidell et lui fait remarquer que ce document constituait la garantie qu'il avait exigée avant l'entrée en vigueur de leur contrat. A cette bonne nouvelle, Bulloch en ajoute une autre. Le ministre confédéré de la Marine venait de l'informer que le Congrès avait accordé un crédit de deux millions de dollars pour « *intensifier la construction de cuirassés en Europe méridionale.* »<sup>9</sup>

Un autre agent, et pas le moindre puisqu'il s'agissait de Matthew F. Maury<sup>10</sup>, allait s'immiscer dans le contrat avec Arman. Après la mise en service de son *CSS Georgia*, Maury avait envisagé de faire bâtir en France un cuirassé hors norme, un bâtiment qui devrait tenir la haute mer et naviguer sur les hauts fonds des voies navigables sudistes. Vers la fin avril 1863, il avait proposé à son ami néerlandais, le capitaine Martin Jansen, un salaire mensuel de 250 \$ pour prospecter les chantiers navals français et servir d'intermédiaire auprès de la compagnie qui accepterait de lancer un tel cuirassé. Le 2 mai 1863, une dépêche du ministre de la Marine confédérée accordait à Maury les pleins pouvoirs pour faire construire des cuirassés en France. On peut donc se poser des questions sur l'évidente dichotomie entre les démarches accomplies par Slidell auprès d'Arman et l'autorité dont Maury venait d'être investi.

Sur ces entrefaites, le capitaine Jansen avait accepté les conditions de Maury et il lui fit savoir qu'il connaissait un entrepreneur français capable de monter cinq ou six corvettes blindées pour deux millions de dollars. Il s'agissait évidemment d'Arman, déjà sous contrat avec le gouvernement confédéré. Le cuirassé auquel il rêvait, Maury rêvait d'en prendre le commandement en dépit de ses handicaps physiques. Sans perdre de temps, son cousin britannique Tom Bold obtient Dieu sait comment une copie des plans des futurs *rams* (navires cuirassés équipés d'un éperon) confédérés que Laird construisait à Birkenhead. Entre-temps, Maury avait requis Bulloch de lui remettre un exemplaire de son étude sur les tourelles blindées de l'ingénieur naval britannique Cowper Coles. Dès qu'il se trouve en possession de ces documents, Maury descend à Bordeaux où il rejoint Jansen le 21 mai 1863. Après un rapide coup d'œil sur les ateliers d'Arman, ils l'accompagnent à Paris pour discuter de leur projet et, le 4 juin, signent un accord préalable visant à la livraison, dans un délai de sept mois, d'un cuirassé à double

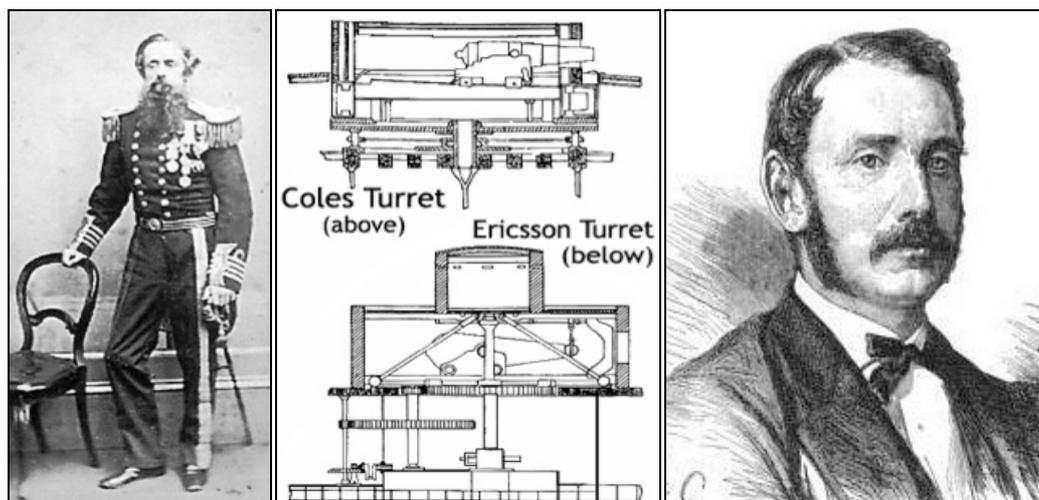
---

<sup>8</sup> *ORN*, vol. II-2, pp. 347, 437-38, 462-63, 469, 471-72, 742 ; Bulloch, *Secret Services*, vol. 2, pp. 28-29 ; *Archives de la Marine française (AM), Fonds BB4, II, 345/II* : Voruz à Arman.

<sup>9</sup> *AM, Fonds BB4, II, 345/I* : Arman à Chasseloup, 1<sup>er</sup> et 6 juin 1863, in Case & Spencer, *Civil War Diplomacy* ; Bulloch, *Secret Services*, vol. 2, pp. 28-29, 32 ; *ORN* vol. II-2, pp. 431-32, 446, 524-27.

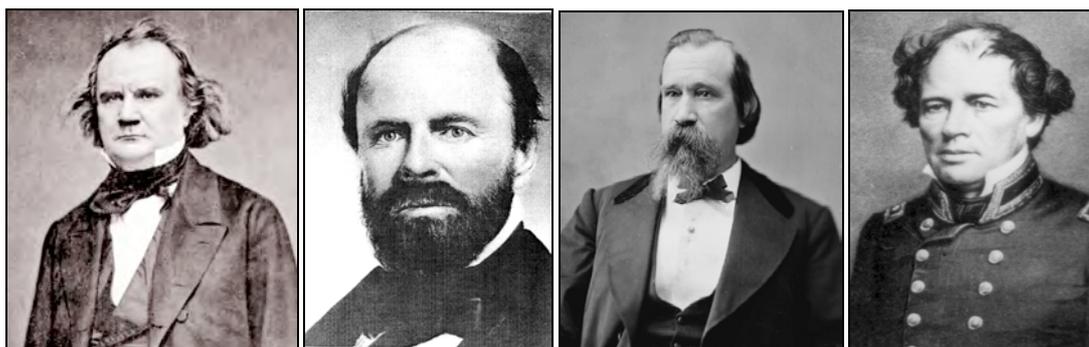
<sup>10</sup> Voir notre article sur ce site : *Les croiseurs CSS Georgia et Rappahannock en France.*

étambot, mû par deux hélices, une à chaque extrémité, développant 220 CV, déplaçant 1 280 tonnes et armés de huit canons, pour la somme globale de 60 000 £. La banque française d'Emile Erlanger devait en garantir le financement.<sup>11</sup>



**Capitaine Cowper Coles, sa tourelle pivotante et la tourelle Ericsson en usage sur les monitors fédéraux.  
A droite, le banquier Emile Erlanger.**

Toutes les composantes de la réussite avaient été réunies, il ne manquait plus que l'accord de Slidell pour engager la dépense des 60 000 £. Le 5 mai 1863, Maury et Colin McRae, le nouveau chef des finances confédérées en Europe, soumettent le dossier à un comité formé par trois émissaires de la Confédération en Europe : Slidell, James Mason et Lucius Q.C. Lamar. Ce dernier n'était que de passage à Paris durant son périple vers la Russie où il devait représenter la Confédération. Ils approuvent le projet, mais Slidell insiste une fois encore sur la nécessité d'obtenir l'autorisation explicite, voire écrite, de l'Empereur. Son argument était que la mise en chantier de ce bâtiment ne passerait pas inaperçue car, même désarmé, il serait assimilé à une unité de guerre. Sa vente sur le sol français serait donc jugée comme une infraction à la neutralité, sauf si Napoléon III lui garantissait formellement l'impunité.



**James Mason - Colin McRae - Lucius Q. Lamar - Matthew F. Maury. (National Archives)**

Le 18 juin, au cours d'une audience accordée par l'Empereur, Slidell lui posa carrément la question et il lui aurait répondu par l'affirmative. Cependant, pour éluder tout engagement personnel à ce sujet, il aurait répété avec insistance que la destination de ce cuirassé devrait rester cachée. Cette ambiguïté de Napoléon III décide Slidell à reporter sine die le projet de Maury. Furieux, celui-ci repart en Grande-Bretagne à la fin du mois de juin. On peut se demander dans quelle mesure l'aversion que Slidell ressentait pour Maury n'altéra pas son jugement. Peu après le départ de Maury, Bulloch

<sup>11</sup> W.F. Spencer, *Confederate Navy in Europe*, pp. 156-57, University of Alabama Press 1983.

reçoit de Mallory un courrier recommandant la construction de cuirassés en France et cette fois, Slidell n'émet plus aucune objection.<sup>12</sup>

Le 14 juillet 1863, Bulloch et le banquier Emile Erlanger, flanqués d'Arnous-Rivière et à coup sûr de leur interprète français Eugène Tessier descendent à Bordeaux où, trois jours plus tard, Bulloch et Arman signent un second contrat visant à la livraison de deux cuirassés de 200 000 £ chacun. Ce contrat stipulait qu'une indemnité de 100 £ (500 \$ US ou 1 000 F de l'époque) sanctionnerait chaque jour de retard dans la livraison d'un des deux bâtiments. Comme les fonds n'étaient pas encore arrivés de Richmond, Bulloch se sert de l'argent qu'il avait récupéré à la suite de la récente saisie, en Grande-Bretagne, des rams (navires bélier) que le John Laird avait construits pour les Confédérés. Dans l'entretemps, la banque Erlanger avait versé une avance à Arman, moyennant une commission de 5 %. Les deux monstres blindés devant être fournis désarmés, Arman pensa qu'il ne devait demander aucune autorisation spéciale au ministère de la Marine.<sup>13</sup>



De gauche à droite : J. Bigelow - W. F. Dayton - E. Drouyn de Lhuys.

Le 9 septembre 1863, la visite d'un certain Trémont au siège de l'ambassade américaine à Paris déclenche les prémices de cette tumultueuse affaire. Il se présente comme le comptable de l'entreprise de Voruz à Nantes et affirme qu'il avait des révélations à faire à propos des Confédérés. William F. Dayton, le ministre des Etats-Unis en France, perçoit immédiatement une affaire extrêmement sérieuse, mais comme il ne maîtrise absolument pas le français, il invite son interlocuteur à se représenter le lendemain pour en expliquer les détails à son consul général, John Bigelow, qui parlait couramment cette langue. En contrepartie des documents originaux prouvant une collusion entre les Confédérés, Voruz et Arman, Trémont réclame 20 000 F payables après l'interpellation du gouvernement français par le ministre américain à Paris. Trémont affirme qu'il trahissait son ancien employeur parce que celui-ci l'avait injustement licencié. Le lendemain, Bigelow reçoit Trémont qui lui livre les documents relatifs au complot confédéré. Ses preuves consistent en dix pièces comprenant le courrier échangé entre Voruz et Arman, qui parlait clairement des navires construits pour les Confédérés.<sup>14</sup>

Pourrait-on prétendre que le ministre des Affaires étrangères Drouyn de Lhuys fut réellement surpris par les chefs d'accusation que Dayton formula contre Arman et

<sup>12</sup> ORN, vol. II-3, pp. 812-14 : Case & Spencer, *Civil War Diplomacy*, p. 433 ; Spencer, *Confederate Navy in Europe*, p. 160.

<sup>13</sup> ORN, vol. II-2, pp. 462-63 ; Bulloch, *Secret Services*, vol. II, pp. 33-35 ; Spencer, *Confederate Navy in Europe*, pp. 160-61.

<sup>14</sup> J. Bigelow, *Retrospection of an Active Life*, vol. II, pp. 56, 58, 62, New York 1909 ; *France and the Confederate Navy*, pp. 5, 31, New York, 1888.

Voruz, le 18 septembre ? S'il n'ignorait pas que Slidell avait approché l'Empereur pour obtenir des facilités en termes de construction navale, sa stupéfaction fut peut-être sincère parce qu'il croyait que toutes les précautions avaient été prises pour que rien n'éclate au grand jour. Ses assurances que toutes les mesures seraient prises dans l'immédiat ne convainquirent pas Dayton car celui-ci consigna dans ses mémoires : « *C'est la crainte que Napoléon III éprouvait à notre égard et non le respect de ses obligations de neutre, qui l'incita à abandonner Arman (...) Du début jusqu'à la fin (du conflit), son attitude envers nous fut délibérément et systématiquement perfide et ses ministres eux-mêmes acceptèrent de n'être que ses instruments.* »<sup>15</sup>

Le 23 septembre 1863, Dayton dépose les dix pièces à conviction aux Affaires étrangères et, trois jours plus tard, requiert officiellement la mise sous séquestre des navires litigieux. Drouyn de Lhuys en accuse réception et les transmet à son collègue de la Marine avec une note résumant l'affaire et insistant sur « *la gravité et l'urgence de cette réclamation qui ne peut échapper à notre attention.* » Comme Drouyn de Lhuys avait promis à Dayton que les Confédérés ne mettraient pas la main sur ces bâtiments, le diplomate américain trépignait d'impatience en attendant les premières manifestations de la bonne volonté française. La suite que le ministre de la Marine Chasseloup-Laubat réserve à ce dossier prend du temps et ne révèle rien de neuf, en dehors de la confirmation qu'Arman avait tronqué la vérité pour obtenir l'armement de ses deux corvettes. Nous ne nous attarderons pas sur les échanges épistolaires entre les Affaires étrangères et un Dayton qui, chaque jour, manifestait une impatience de plus en plus ombrageuse. La note du 16 octobre, de Drouyn de Lhuys à Chasseloup-Laubat, castra définitivement ce complot confédéré en France. « *Il me semble impossible, mon Cher Collègue, de ne pas satisfaire la requête du ministre des Etats-Unis lorsqu'elle repose sur des informations aussi précieuses que celles qu'il nous a communiquées.* »<sup>16</sup>

Le même jour, ignorant encore que le ministre de la Marine détenait des documents qui l'accablaient, Arman lui libelle une longue lettre explicative. Le 19 octobre, les deux ministres arrêtent la procédure interdisant à Arman d'armer ses corvettes en guerre et de les laisser prendre la mer sans l'autorisation des Affaires étrangères. Trois jours plus tard, ils en informent le ministre américain à Paris.<sup>17</sup>

Chez Arman et Voruz, les travaux étaient très avancés à bord des quatre corvettes : les *Yeddo* et *Osaca* à Bordeaux et les *San Francisco* et *Shangai* à Nantes. Quant aux deux cuirassés : le *Sphinx* et le *Cheops*, ils étaient presque terminés. Arman avait même transmis leur dossier au ministre Chasseloup-Laubat en assurant que le shogun du Japon en avait passé commande. Carrément pris en défaut, Arman suspend les travaux à bord de la flottille confédérée. Quant à Slidell, il essaya en vain de persuader l'Empereur de faire révoquer les décisions de ses deux ministres. Le 9 novembre, Drouyn de Lhuys le reçoit très sèchement en lui signalant que ce qui avait pu être dit entre l'Empereur et lui ressortissait au domaine strictement privé. La France, dit-il, ne sera pas plongée dans la guerre par une manœuvre détournée et il était exclu de mettre en question la paix avec les Etats-Unis pour un ou deux navires. Slidell aurait alors joué sa carte maîtresse en faisant observer à son interlocuteur que celui-ci poursuivait sa politique de neutralité sans s'être informé des positions personnelles de l'Empereur dans ce domaine. Il souligna alors le rôle de ce dernier dans cette affaire et le fait que c'était lui qui l'avait envisagée par l'intermédiaire d'Arman.<sup>18</sup>

Si le diplomate confédéré n'avait pas encore compris que la décision de Drouyn de Lhuys était irrémédiable, le ministre de la Marine se chargea de le lui faire percevoir

---

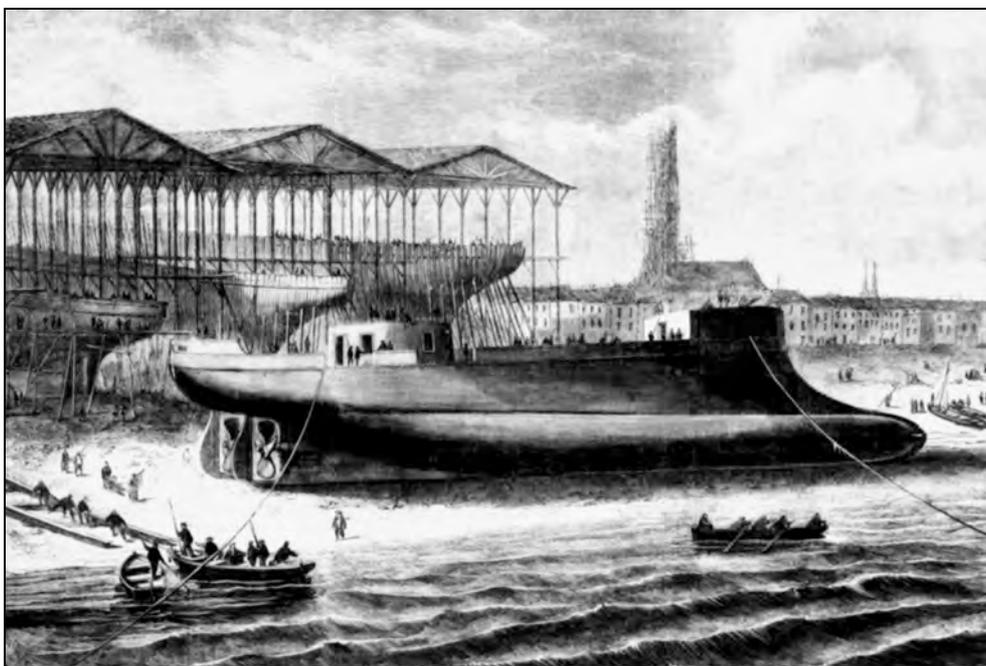
<sup>15</sup> Case & Spencer, *Civil War Diplomacy*, pp. 441-42 ; Bigelow, *France and the Confederate Navy*, p. 195.

<sup>16</sup> AM BB4/134/1 : Drouyn à Chasseloup, 25 septembre et 16 octobre 1863.

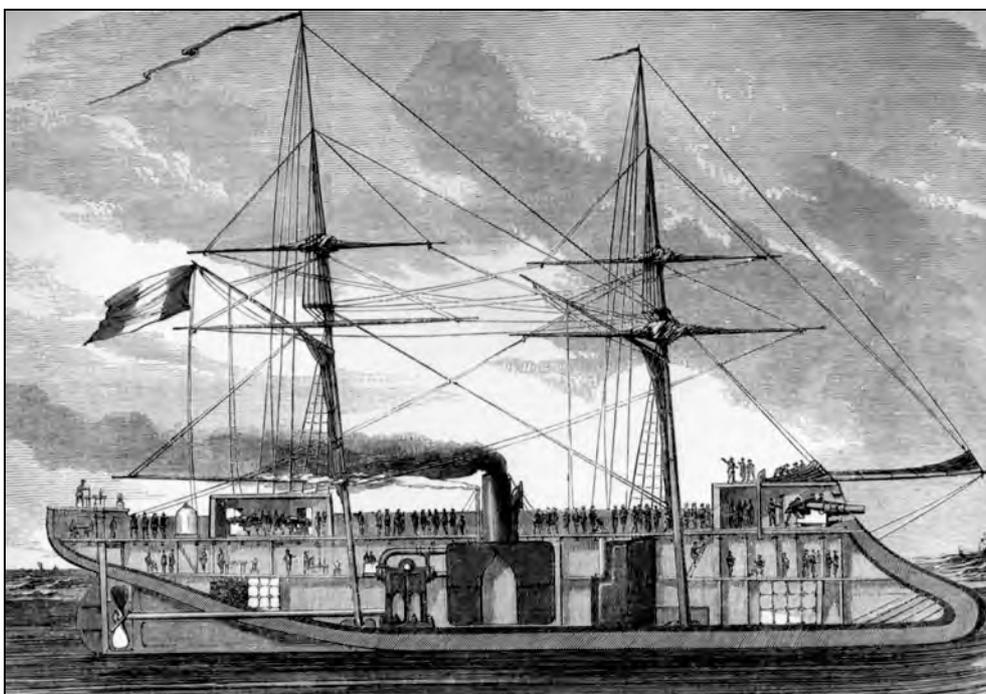
<sup>17</sup> Archives nationales, Ministère de la Marine (AN-M) - Fonds BB4 419 : GG2 42 du 19 juin 1863 ; FO SDC France : Despatches 54 n°367, in Case & Spencer, *Civil War Diplomacy*, pp. 448-49.

<sup>18</sup> D.M. Sullivan, *Phantom Fleet, the Confederacy's Unclaimed European Built Warships*, in *Warship International*, n°1, 1987, pp. 27, 29.

*stricto sensu* en lui précisant que seule une puissance neutre sera autorisée à acquérir les deux cuirassés en question et seulement après une solide vérification de la transaction. Quant aux quatre corvettes, Arman ne pourrait les livrer à Slidell que si elles étaient complètement désarmées. Afin de ne pas acculer Arman et Voruz à la faillite, Drouyn de Lhuys leur conseilla de trouver un acquéreur licite car, dans le cas contraire, leurs bâtiments ne sortiraient jamais de France. Peu après, le ministre des Affaires étrangères rédigea, sur ce dossier, un mémorandum dont le conseil ministériel approuva les termes le 26 janvier 1864.<sup>19</sup>



Lancement du *Sphinx* (futur *CSS Stonewall*) dans la cale Ste. Croix à Bordeaux.  
Dessin de M. Buffet pour *Le Monde Illustré*. (Cliché de J.M. Arnaud, Musée d'Aquitaine)



Coupe du *Sphinx*, publiée dans *Le Monde Illustré*. (Cliché de J.M. Arnaud, Musée d'Aquitaine)

<sup>19</sup> Case & Spencer, *Civil War Diplomacy*, pp. 451-54.

Trémont ne perçut que 15 000 F. Considérant l'importance de l'information, ce marchandage nous apparaît méprisable de la part de l'ambassade américaine. Comme sa méconnaissance du français était de notoriété publique, Dayton prétendit n'avoir jamais entendu Trémont et affirma que Bigelow avait recueilli l'information à la suite d'indiscrétions. Personne ne fut dupe et la presse ne s'émut pas des mesures qui privaient les esclavagistes sudistes de la flottille de Bordeaux. En revanche, les manigances de l'Empereur à ce sujet secouèrent la presse et la Chambre.

## 2. ARMAN VEND SES NAVIRES - L'AFFAIRE DU CSS STONEWALL

Le 16 février 1864, à l'issue d'un long conseil réunissant les représentants de la Confédération en Europe, Slidell écrit à son secrétaire d'Etat pour lui demander l'autorisation de revendre les navires d'Arman, définitivement bloqués par les autorités françaises. Arman avait déjà prospecté quelques acheteurs potentiels, en l'occurrence le gouvernement italien et l'archiduc Maximilien de Habsbourg qui venait d'accéder au trône du Mexique. Un créneau supplémentaire s'était ouvert dans le cadre du conflit qui opposait la Prusse au Danemark à propos du Schleswig-Holstein. Le 1<sup>er</sup> février 1864, Arman avait trouvé un banquier suédois qui, pour une commission rondelette, avait accepté d'acheter quelques-uns de ses navires pour le gouvernement danois.<sup>20</sup>

En tant que belligérant, ce pays ne pouvait pas se procurer des navires de guerre dans une nation neutre. Pour procéder à la vente en question, Arman communique à Drouyn de Lhuys une copie de son contrat avec le banquier suédois. Persuadé, cette fois, que la procédure était limpide, celui-ci néglige de l'examiner dans le détail. Il fut le premier dupe dans cette affaire car tous, y compris les Confédérés, pensaient qu'Arman avait réellement traité avec Stockholm. Quand Dayton approfondit cette affaire par la voie diplomatique, les Affaires étrangères suédoises nient évidemment l'existence d'un tel contrat. Le contentieux franco-américain rebondissait à un moment très mal choisi pour la diplomatie française. Maximilien se préparait à régner sur le Mexique avec l'aide de Napoléon III en dépit des protestations du Congrès américain. En France, le port de Brest était perturbé par la difficile coexistence du croiseur confédéré *CSS Florida* avec la frégate unioniste *Kearsarge* tandis que le passage du *CSS Georgia* à Cherbourg et à Bordeaux déchaînait une nouvelle fois l'ire de Dayton. Celui-ci estimait que les ports français accordaient trop de facilités aux navires confédérés.<sup>21</sup> Ces affaires sont relatées sur notre site, dans l'article ***Les croiseurs CSS Georgia et Rappahannock en France***.

Drouyn de Lhuys s'enflamme lorsque lui revient la rumeur, au demeurant fautive, que des marins du *CSS Georgia* attendaient à Bordeaux l'ordre d'embarquer sur une des corvettes d'Arman. Rappelons qu'à l'exception du cadre de leurs officiers, les marins enrôlés sur les croiseurs confédérés étaient des vrais mercenaires issus de toutes les nations, racolés dans les bas-fonds des ports ou à bord des cargos capturés en haute mer. Sans aucune exception, tous les commandants rebelles qui relâchèrent dans les ports européens recoururent à ce mode de recrutement pour se forger des équipages et tous se heurtèrent aux autorités locales à ce propos. Drouyn rédige alors, à l'intention de son collègue de la Marine, une lettre lui conseillant d'ouvrir une information à ce sujet, d'interrompre les travaux dans les arsenaux d'Arman et de renvoyer le croiseur confédéré *Georgia* au large de Bordeaux. Le ton de sa lettre exprime son embarras car il y souligne la nécessité de ne pas exciter davantage l'aversion que Washington portait à l'intervention française au Mexique.<sup>22</sup>

Sur ces entrefaites, le 16 avril 1864, le ministre confédéré des Affaires étrangères Judah Benjamin avait répondu à Slidell qu'il valait mieux ne pas revendre les navires

---

<sup>20</sup> ORN, vol. II-2, pp. 590-91 ; vol. II-3, pp. 1028-30.

<sup>21</sup> Case & Spencer, *Civil War Diplomacy*, p. 455.

<sup>22</sup> Ibid, p. 457.

d'Arman en espérant « *quelque changement dans le cours de la politique (...) Les délais de mise en service des cuirassés en particulier, étant si longs, il serait inexcusable d'abandonner d'éventuelles opportunités dans le seul but de récupérer l'argent déjà investi ou d'en économiser en arrêtant les travaux.* »<sup>23</sup>

Vers la fin du mois d'avril 1864, l'Affaire Arman n'aurait été qu'une page tournée dans l'histoire de la diplomatie franco-américaine si la ténacité de Bigelow n'avait pas involontairement servi les opposants au régime de Napoléon III. Bigelow était convaincu qu'en étalant cette affaire dans la presse française, il dissuaderait définitivement les parlementaires français d'entrer en connivence avec les Sudistes. Comme il entretenait d'excellents rapports avec Georges Guérault, le directeur de *l'Opinion Nationale*, un journal de l'opposition, Bigelow lui communique toutes les pièces de l'Affaire Arman et Guérault enjoint son rédacteur en chef A. Malespine de pondre un texte virulent vis-à-vis de la politique de l'Empereur. Il paraît le 30 avril 1864 sous le titre *Les corsaires sudistes*. L'article traumatise à ce point le corps législatif que le ministre de l'Intérieur Paul Boudet interdit à Guérault de traiter encore ce sujet dans son quotidien. Quant à Arman, il menace d'attaquer le gouvernement en justice si celui-ci persistait à interdire à ses corvettes de prendre la mer. Comme le ministre de l'Intérieur musela la presse, les diplomates américains ne réussirent donc pas à provoquer le grand scandale public qui aurait pu débiller les ambiguïtés de l'Empereur.<sup>24</sup>

Dopé par le chantage qu'il croit exercer sur son gouvernement, Arman propose à Slidell d'organiser la vente fictive d'un de ses cuirassés et de deux de ses corvettes à la Suède pour que les Confédérés puissent en prendre possession durant leur transfert dans ce pays. Depuis qu'Arman avait négocié la vente de ses cuirassés à la Suède, Drouyn de Lhuys supposait que celle-ci avait pris possession de ses vaisseaux. Le 1<sup>er</sup> mai, lorsqu'il apprend par Dayton que l'acheteur n'était pas l'Etat suédois mais l'un de ses banquiers, il transmet aussitôt le dossier à son collègue de la Marine pour interdire la transaction. Celui-ci prend le temps d'accumuler les arguments et les preuves qui démasqueront ce nouveau subterfuge d'Arman. Comme il n'avait pas le droit d'interdire la vente d'un simple steamer de commerce, même à un belligérant, Chasseloup délègue à un certain capitaine Pierre l'inspection des corvettes d'Arman. Son rapport est formel, leur aménagement intérieur correspond à celui d'une unité de guerre. Le 20 mai 1864, Chasseloup signifie à Arman la mise de ses bâtiments sous séquestre aussi longtemps qu'ils n'auront pas fait l'objet d'une vente *bona fide* dûment vérifiée par le ministère des Affaires étrangères. A Nantes, Voruz est acculé aux mêmes obligations.<sup>25</sup>

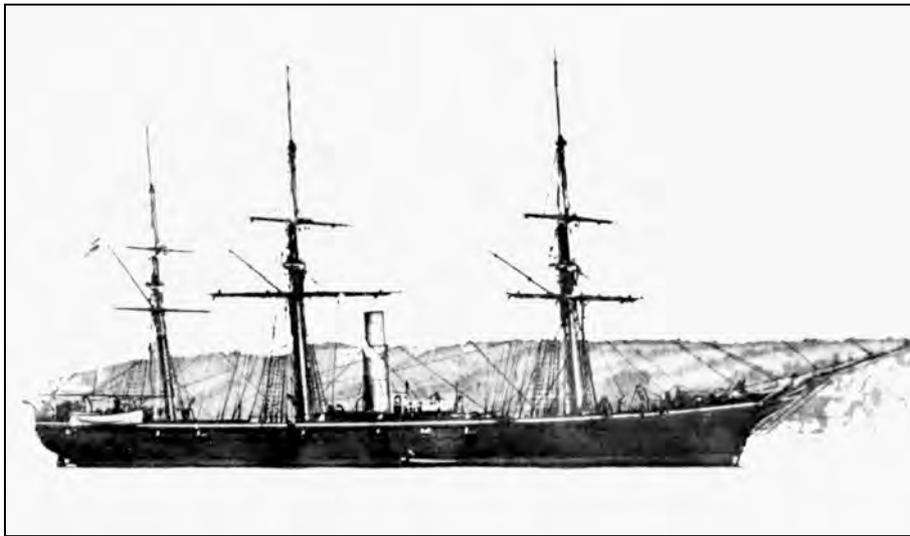
Dédaignant les mises en garde, Arman se croit assez fort pour demander personnellement justice à l'Empereur. Mal lui en prend car ce dernier le rabroue et le menace même d'emprisonnement s'il ne se conformait pas aux instructions de ses ministres. Pour les Confédérés, c'est la débandade : Slidell, Barron, Mason, McRae et Bulloch décident de revendre leurs navires. En revanche la chance sourit à Voruz, il écoule aisément ses deux corvettes au Pérou : les *San Francisco* (ex-CSS *Georgia*) et *Shangai* (ex-CSS *Texas*) respectivement rebaptisées *Union* et *America*, sur base du contrat signé par le ministre péruvien F.L. Barrada et vérifié personnellement par William Seward, le ministre américain des Affaires étrangères. Pour Arman, c'est plus compliqué car il doit se défaire de quatre bâtiments. En mai 1864, peu avant la guerre de Schleswig-Holstein, la Prusse lui achète ses deux corvettes : le *Yedoo* (ex-CSS *Louisiana*) rebaptisé *Augusta* et l'*Osaca* (ex-CSS *Mississippi*) rebaptisé *Victoria*) et un de ses cuirassés, le *Cheops* (rebaptisé *Prinz Adalbert*).

---

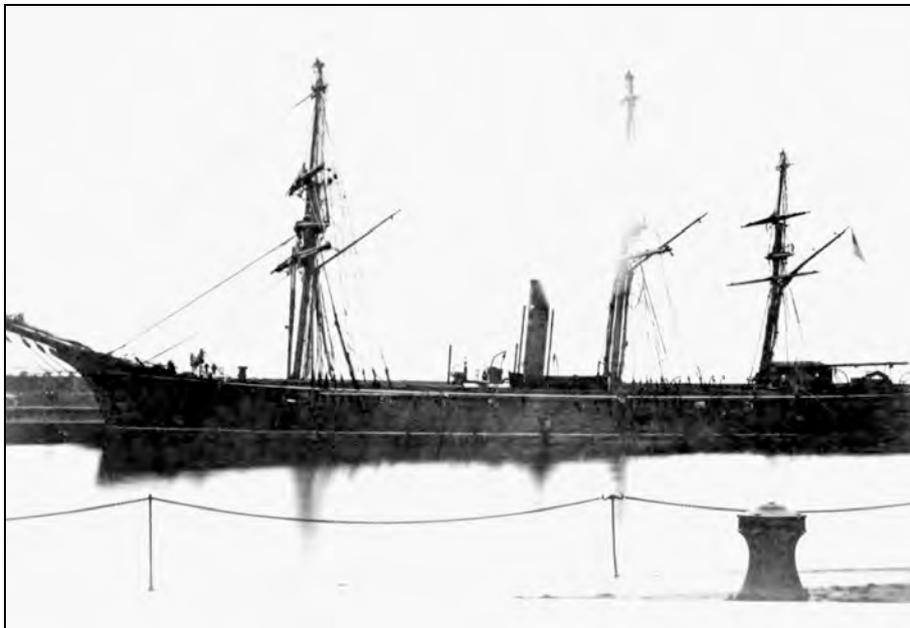
<sup>23</sup> ORN, vol. II-3, p. 1092.

<sup>24</sup> Bigelow, *Retrospection of an Active Life*, vol. II, pp. 175-80, 188-89.

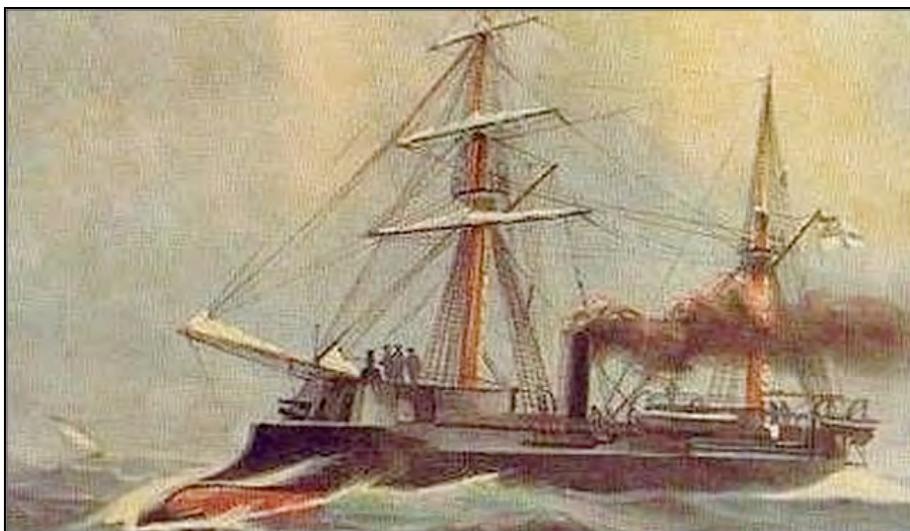
<sup>25</sup> ORN vol. II-2, p. 692 ; vol. II-3, pp. 1107-10 ; Case, *Civil War Diplomacy*, pp. 462-63.



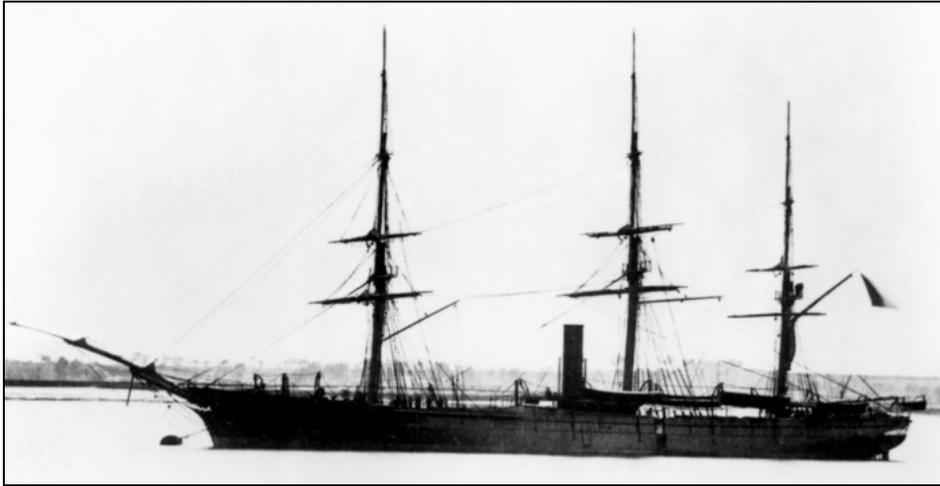
**La corvette *Yeddo* (ex-CSS *Louisiana*) rebaptisée *Augusta* dans la flotte prussienne. Chantiers navals d'Arman à Bordeaux. (Archives de la marine allemande, WZ Biddienst)**



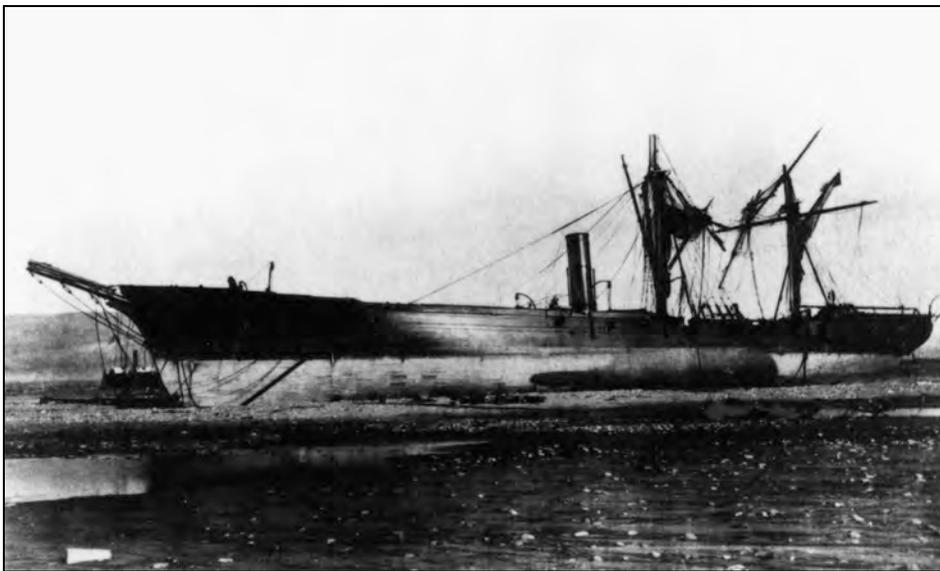
**La corvette *Osaca* (ex-CSS *Mississippi*) rebaptisée *Victoria* dans la flotte prussienne. Chantiers navals d'Arman à Bordeaux. (Archives de la marine allemande, WZ Biddienst)**



**Cuirassé *Prinz Albert* (ex-*Cheops*), racheté par la Prusse. (Chantiers d'Arman à Bordeaux)**



**Corvette *Union* (ex-CSS *Georgia*) rebaptisée *San Francisco* dans la flotte péruvienne.  
Chantiers de Voruz à Nantes. (Peruvian Naval Historical Center)**



**Corvette *Shangai* (ex-CSS *Texas*) rebaptisée *America* dans la flotte péruvienne.  
Chantiers de Voruz à Nantes. (Peruvian Naval Historical Center)**

Arman se retrouvait donc avec un cuirassé sur les bras, le *Sphinx*, qu'il n'avait pas réussi à vendre aux Confédérés par l'entremise du banquier suédois Tornschjehn, mais un nouveau créneau s'ouvrait à lui. La guerre de Schleswig-Holstein, opposant le Danemark à la Prusse et à l'Autriche, ayant entre-temps pris fin, Arman vendit légalement son dernier cuirassé au Danemark. Le *Stoerkodder*, car c'était ainsi que les Danois l'avait baptisé, quitte Bordeaux le 15 octobre 1864 en direction de Copenhague. Après l'avoir soumis à quelques essais, la marine danoise le refuse et, pour la bonne forme, télégraphie à Drouyn de Lhuys que sa transaction avec Arman était terminée. Interpellé par ce message, le ministre cherche à obtenir de plus amples informations. N'en recevant pas, il déduit que l'affaire était réglée en bonne et due forme.

Contrarié par le refus du gouvernement danois, Arman se tourne une nouvelle fois vers les Confédérés. Le 16 décembre 1864, Arnous-Rivière et Bulloch se concertent pour mettre leur plan au point. Arnous-Rivière embauche un équipage danois pour rapatrier le *Stoerkodder* à Bordeaux et les Confédérés l'interceptent durant le voyage. Pour sa participation dans cette affaire, Arnous-Rivière reçoit 375 000 F. Une seconde commission, de 8 0000 F, est également versée à Rudolph Puggart, le banquier suédois qui servit d'homme de paille dans la négociation.<sup>26</sup>

<sup>26</sup> ORN, vol. 1-3 : pp. 721-24 ; Bulloch, *Secret Services*, vol. 2, p. 79 ; Spencer, *Confederate Navy in Europe*, p. 202.

Depuis Richmond, le ministre de la Marine confie le bâtiment au capitaine Thomas J. Page qui se trouvait déjà en Europe. Samuel Barron, le commandant des forces navales confédérées en Europe, lui fixe une mission grandiose : disperser l'escadre fédérale devant Wilmington en Caroline du Nord, intercepter les cargos transportant l'or de Californie, razzier les ports de la Nouvelle-Angleterre et détruire la flottille de pêche américaine de l'Atlantique nord. Dans le même temps, Bulloch rassemble le matériel, constitue un équipage et affrète un tender pour les embarquer. Ils venaient du Brésil. Il s'agissait de marins du *CSS Florida*, qui faisaient la fête dans le port de Bahia pendant qu'un croiseur fédéral s'emparait de leur bâtiment, en dépit des lois internationales.

Comme le lieutenant Hunter Davidson était sur le point d'appareiller avec son forceur de blocus *City of Richmond*, Bulloch obtient de lui qu'il retarde un peu son départ pour prendre à son bord l'arsenal et l'équipage du *Stoerkodder*. Sur ces entrefaites, les Danois l'avaient rebaptisé *Olinde*. Il émerge du port de Coenhague le 7 janvier 1863 avec son équipage danois et deux passagers : Arnous-Rivière et le capitaine Page en civil. Il relâche à Nieuwe Diep aux Pays-Bas le 20 janvier pour refaire le plein en combustible puis prend le cap de la presqu'île de Quiberon, au large de laquelle l'attendait le *City of Richmond*. Un troisième larron avait été prévu au programme, l'*Expéditif*, un charbonnier français venant de St. Nazaire avec de l'anthracite. Après avoir réapprovisionné le cuirassé, le vapeur français dépose Arnous-Rivière et les marins danois sur la côte bretonne tandis que le capitaine Page accueillait brièvement ses hommes et leur faisait procéder au transbordement du matériel et à son installation. L'opération prend deux jours et, le 28 janvier 1865, il fait hisser les couleurs confédérées et rebaptise le bâtiment, *CSS Stonewall*, à la demande de Bulloch.<sup>27</sup>

Au début, tout se passe bien, Le *CSS Stonewall* et le *City of Richmond* naviguent même de conserve jusqu'au lendemain. C'est alors que le ciel se déchire et qu'une tempête creuse la mer avec une force herculéenne. Tandis que le *City of Richmond* conserve son cap, le *Stonewall* marche sur la côte espagnole pour y faire colmater une première voie d'eau au niveau du trou de jaumière de son gouvernail et refaire son plein de charbon parce qu'il en avait consommé énormément pour maintenir sa vitesse et sa stabilité sous le déferlement des vagues. Il est vrai qu'à Quiberon, l'*Expéditif* n'était pas revenu avec le second chargement de charbon. Dès leur arrivée dans le port de La Coruna, sur la côte espagnole, les officiers confédérés dressent, à l'attention du commodore Barron, un rapport révélateur des qualités nautiques de leur cuirassé : « *Malgré un temps clément (...) et une vitesse réduite à 8 ou 9 nœuds, les vagues auraient submergé les sabords du gaillard d'avant s'il avait fallu les ouvrir pour un exercice. L'eau qui s'infiltrait par les écoutillons de la soute aux munitions aurait couvert la soute aux obus, les quartiers de l'équipage et le magasin situé à l'avant. Comme un vent violent donnait dans nos perroquets, nos ponts et nos tours furent inondés (...) les quartiers des officiers et ceux de nos hommes sont devenus inhabitables (...) Ce navire ne se trouve pas en condition suffisamment bonne pour nous donner les moindres chances de succès si nous tentions de forcer le blocus.* »<sup>28</sup>

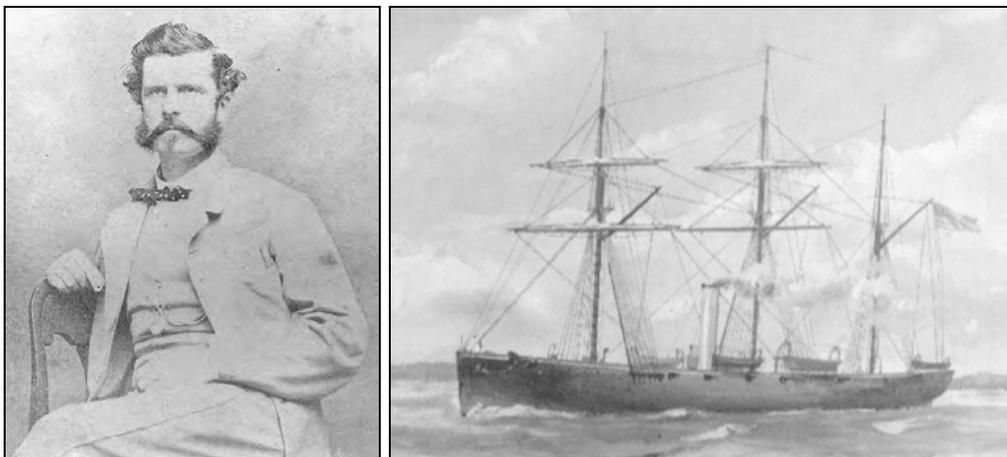
Sur ces entrefaites, William Dayton, le ministre américain à Paris, était décédé inopinément et John Bigelow l'avait remplacé au pied levé. C'est donc lui qui, le 28 janvier 1864, apprit la supercherie des Confédérés par son consul à Nantes. Il s'ensuit un chassé-croisé entre Drouyn de Lhuys et Chasseloup-Laubat qui se renvoient mutuellement le diplomate américain pendant plusieurs jours. Bref, Bigelow court d'Hérode à Pilate jusqu'au 7 février pour finalement s'entendre dire que la

---

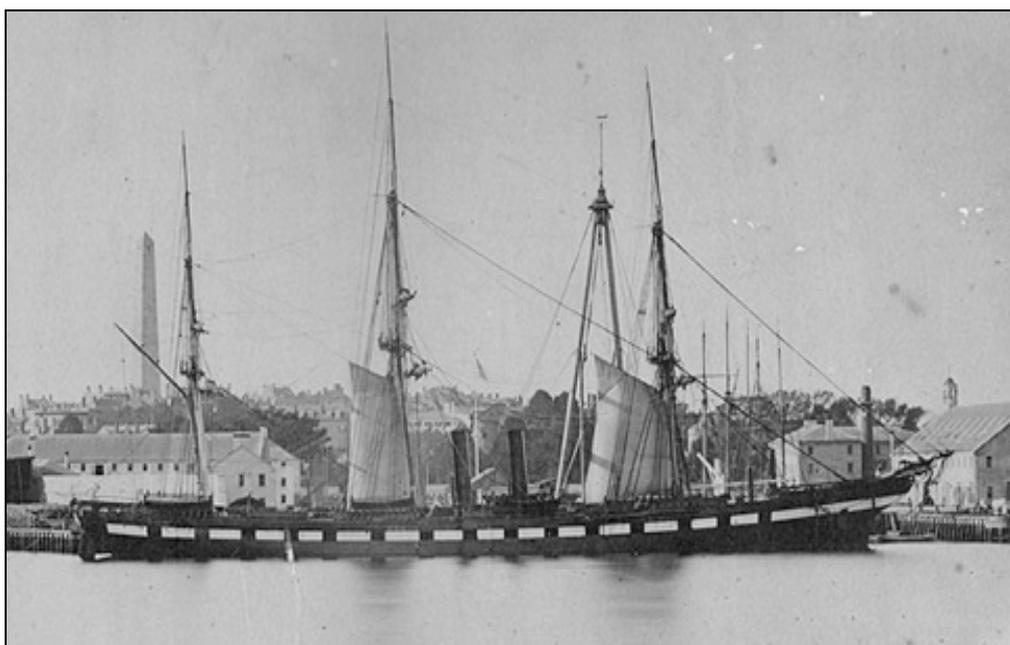
<sup>27</sup> Case, *Civil War Diplomacy*, pp. 467-68 ; Bulloch, *Secret Services*, vol. 2, pp. 74, 103 ; Bigelow, *Retrospection of a Long Life*, vol. 2, pp. 283, 328 ; L. Kennett, *The Strange Career of the Stonewall*, pp. 74-83, US Naval Institute Proceedings, vol. XCIV, février 1968 ; *ORN*, vol. I-3, pp. 461-70, 518-45, 719-48.

<sup>28</sup> Case, *Civil War Diplomacy*, pp. 471-72.

responsabilité de l'affaire incombait aux Danois puisque le cuirassé se trouvait dans leurs eaux lors de sa capture par les Rebelles. Débordé par cette nouvelle facette du problème, Bigelow laisse Seward la traiter lui-même et concentra son énergie sur la neutralisation du *Stonewall* avant qu'il s'attaque aux côtes américaines. Il expédie des avisos dans toutes les directions pour localiser le sloop *USS Sacramento* et la frégate *Niagara* afin de leur transmettre l'ordre de converger sur le port espagnol de La Coruña. A cette époque précise, ces deux bâtiments opéraient dans les eaux européennes.<sup>29</sup>



**Lt. H. Davidson du *City of Richmond* - *USS Sacramento* (U.S Naval Historical Center)**



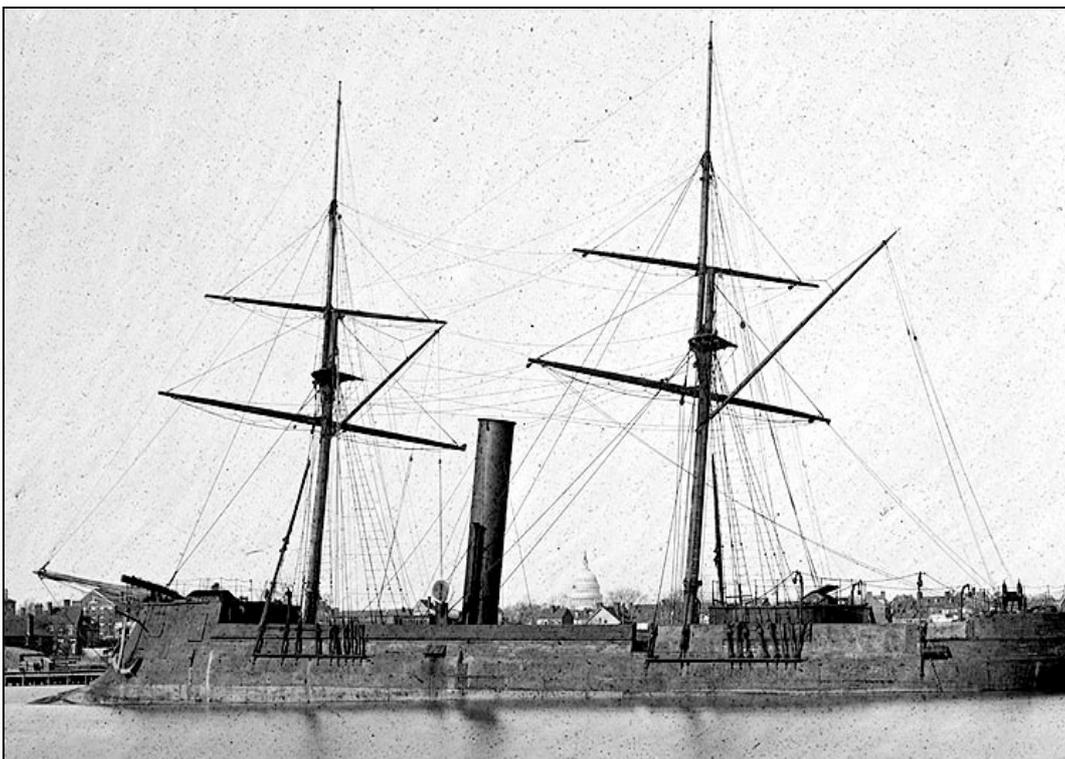
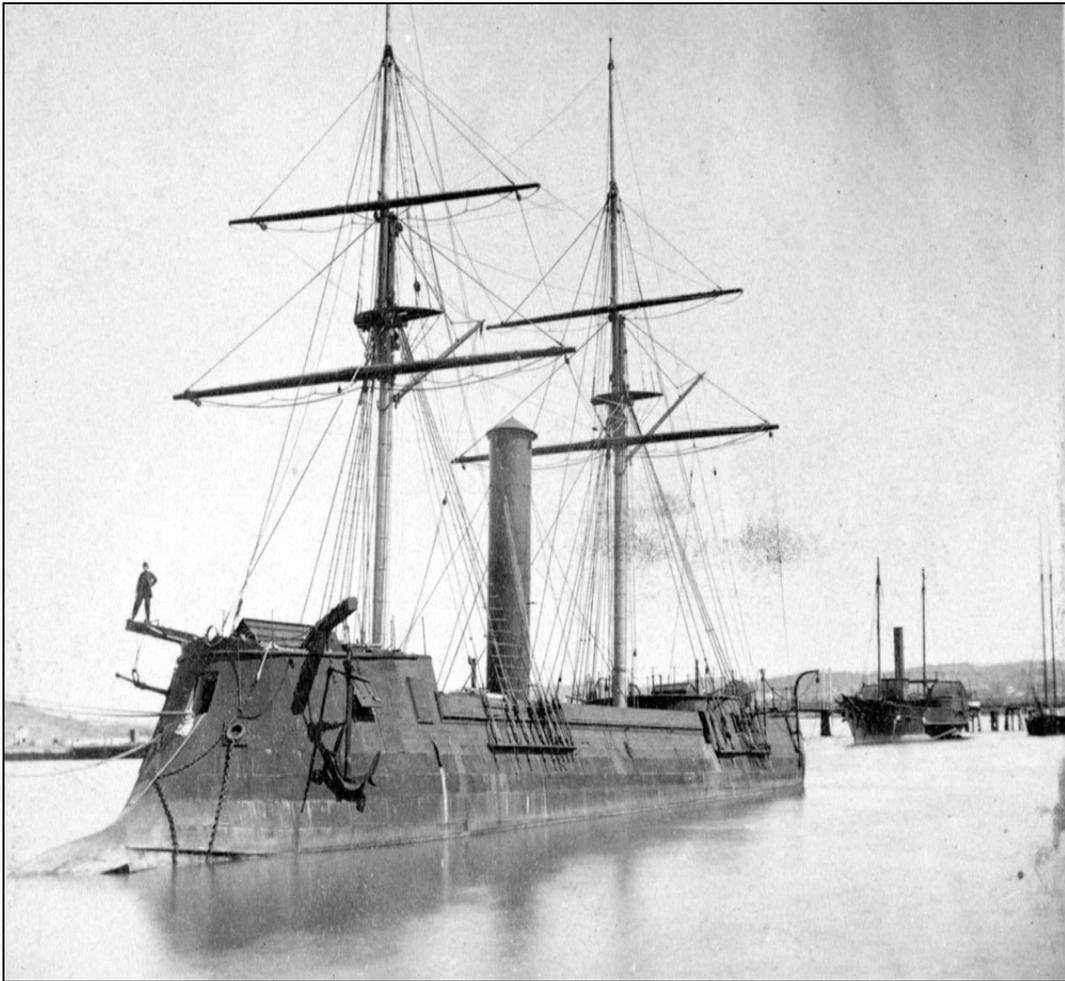
***USS Niagara*. (US Naval Historical Center)**

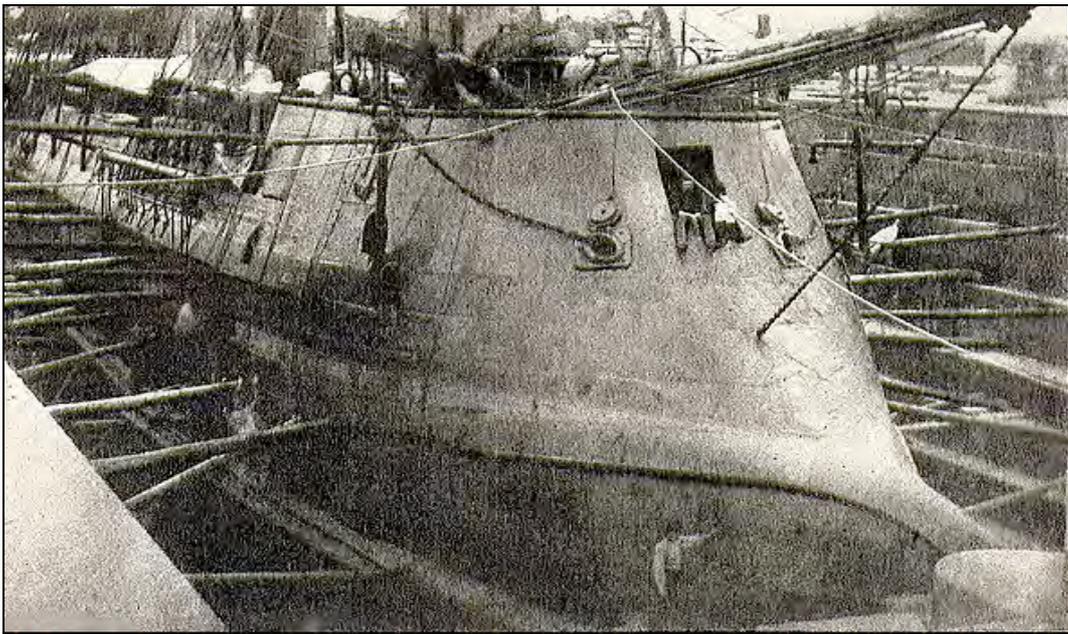
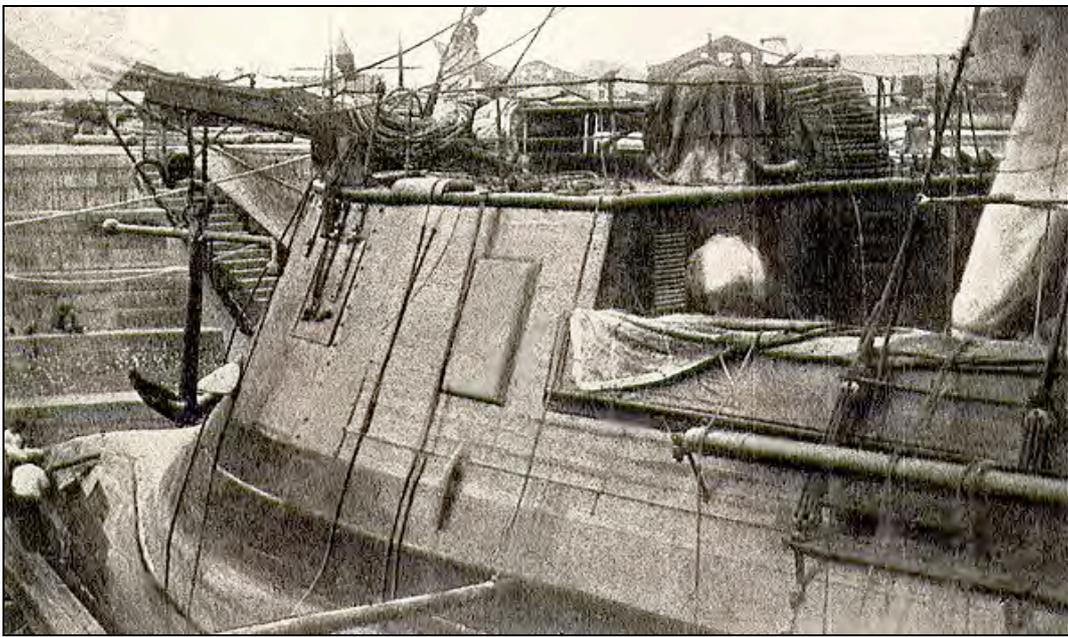
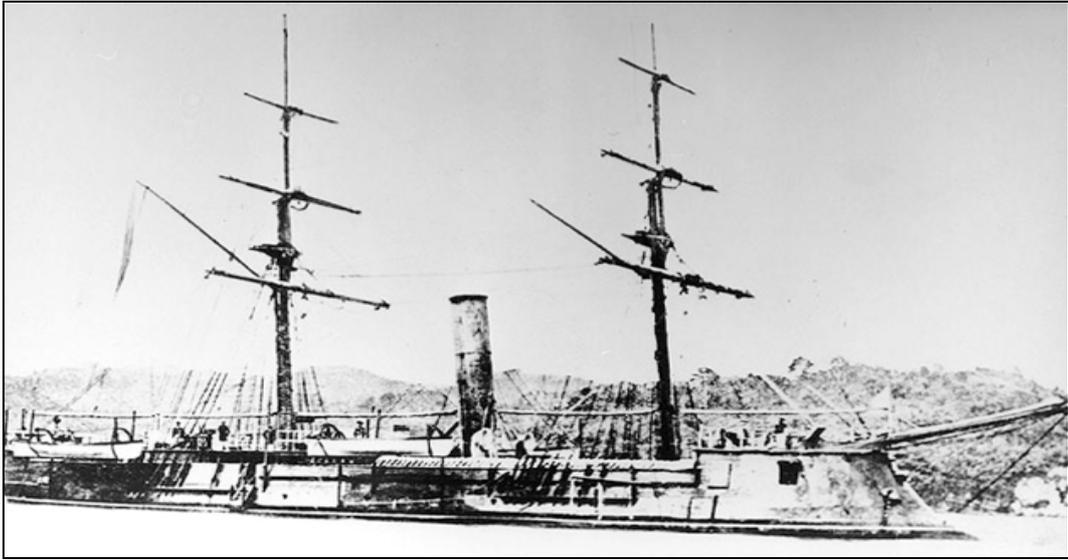
Les potentialités du cuirassé impressionnèrent davantage ses adversaires que son équipage. Ses officiers étaient désarmés, le bâtiment avait dû passer en rade d'El Ferrol parce que ce port possédait de meilleures installations que celles de La Coruña. Néanmoins, les réparations y traînaient faute de personnel qualifié. Le capitaine Page remonte alors à Paris pour entretenir Slidell de ses difficultés. Pendant ce temps, Bulloch avait dépêché dare dare le steamer *Louisa Ann* à El Ferrol avec, à son bord, quelques techniciens et le capitaine Eugène Tessier dont nous avons parlé plus haut.

---

<sup>29</sup>ORN, vol. I-3, pp. 461-70 ; Bigelow, *Retrospections of an Active Life*, vol. 2, pp. 285, 295-98, 320-22 ; Case, *Civil War Diplomacy*, pp. 472-75 ; L. Kenneth, *The Strange Career of the Stonewall*, US Naval Institute Proceedings, vol. XCIV, Février 1968.

*CSS Stonewall (ex-Sphinx et Stoerkodder)*  
(US Naval Historical Center)





Les Confédérés n'imaginaient pas, à ce moment-là, que Seward, le ministre des Affaires étrangères, s'était désintéressé de l'affaire car il pensait qu'un nouvel esclandre diplomatique ne servirait à rien. Grant étouffait Lee dans les tranchées de Richmond et un cuirassé sudiste supplémentaire n'empêcherait pas la clôture des hostilités. Quant à Bigelow, il s'était apaisé en apprenant que le *Stonewall* gisait dans une cale sèche espagnole. En outre, Drouyn de Lhuys lui avait promis de faire intervenir son ambassadeur à Madrid pour clouer sur place le cuirassé rebelle.<sup>30</sup>

Après s'être fait admonester par Slidell pour avoir gaspillé son temps, le capitaine Page retourne à El Ferrol où le capitaine Tessier parachevait la remise en état du cuirassé. Au large du port, l'attendaient deux navires de guerre ennemis. L'*USS Niagara* était une frégate à vapeur de 4 600 tonneaux armée de douze canons Dahlgren non rayés de 150 livres. Le second bâtiment, la corvette à vapeur *USS Sacramento*, portait deux pièces de 11 pouces, deux de 9 et une de 4 pouces. Le 23 mars 1865, le *Stonewall* sort du port pour engager ce qui aurait pu être le plus violent affrontement entre vaisseaux américains dans les eaux européennes. Contre toute attente, les deux unités nordistes refusent le combat. Ne cherchant pas à les provoquer inutilement, Page met le cap sur Lisbonne où il ne mouille que le temps de refaire du charbon. Repoussé des Bermudes par des vents contraires, il chasse sur les Bahamas, relâche à Nassau puis aux Bahamas où il apprend la dissolution des armées confédérées.

Les fonds remis au capitaine Page avaient fondu dans les frais de réparations à El Ferrol et dans son dernier réapprovisionnement en charbon. Quant au major Charles J. Helm, le consul confédéré en poste à Cuba, il ne pouvait plus rien pour le *Stonewall*. Page propose alors au capitaine général de La Havane de le lui céder pour 10 000 \$. Celui-ci trouve la somme trop modeste et propose de la décupler. Le commandant confédéré maintient son offre parce que ce montant correspondait exactement aux gages de l'équipage et, qu'ainsi, il solderait ses comptes. Le 19 mai, le cuirassé passe entre les mains de l'Espagne qui le revend aux Etats-Unis pour le même prix.<sup>31</sup>

En 1867, les Etats-Unis revendirent le bâtiment au Japon pour 400 000 \$. Le *Stonewall* y servit jusqu'en 1888 sous les noms de *Azuma* puis *Mikasa*. Ensuite, il fut réduit à un ponton jusqu'en 1908. L'amiral Togo appréciait à ce point le *Stonewall* qu'il le cita comme la meilleure unité de la flotte impériale à l'époque de sa jeunesse. Bigelow qualifia cette affaire de « *beaucoup de bruit pour rien* ». <sup>32</sup>

### 3. JOHN BIGELOW ET L'AFFAIRE ARMAN

John Bigelow exerça les fonctions de consul général puis de ministre des Etats-Unis à Paris, de 1861 à 1867. Dans son ouvrage sur la construction de navires confédérés en France, il traite surtout de l'affaire Arman dont nous avons résumé les péripéties. Pour conforter la position de ses amis de la presse et de la mouvance politique qui étaient opposées aux Confédérés et à Napoléon III, il a rédigé, en français, la synthèse de tout ce qu'il a précédemment développé en anglais. C'est cette synthèse que nous reproduisons ci-après. Bigelow l'a incluse dans ses mémoires qu'il publia à New York en 1888. Il parlait et écrivait couramment les deux langues. Nous avons parfois allégé les tournures archaïques de son texte, mais nous n'en avons jamais altéré les propos.

---

<sup>30</sup> Case, *Civil War Diplomacy*, pp. 474-78 ; Bigelow, *Retrospections of a Long Life*, vol. 2, p. 348 ; Spencer, *Confederate Navy in Europe*, pp. 201-5 ; S. Wise, *Lifeline of the Confederacy*, pp. 218, 310, University of South Carolina 1988.

<sup>31</sup> *ORN*, vol. I-3, pp. 463-66, 741-48 ; Spencer, *Confederate Navy in Europe*, pp. 205-7 ; Bulloch, *Secret Services*, pp. 96-105 ; L. Kenneth, *The Strange Career of the Stonewall*, pp. 82-84, US Naval Institute Proceedings, vol. XCIV, février 1968.

<sup>32</sup> R. Mc Bride, *Civil War Ironclads*, p. 142, New York 1962 ; *Dictionary of American Fighting Ships*, p. 569, Government Printing Office, Washington D.C. vol. 2, *Confederate Forces Afloat*, 1959-1968.

## L'AFFAIRE ARMAN SELON JOHN BIGELOW

LE 15 AVRIL 1863, une convention était signée entre, d'une part, M. J. Lucien Arman, constructeur maritime à Bordeaux, député au corps législatif, et d'autre part, M. James D. Bulloch, agissant pour compte de mandats dont il a produit les pouvoirs en régie, élisant domicile pour le présent traité chez M. Erlanger d'autre part, par lequel ledit Arman s'engageait à construire quatre steamers d'une grande vitesse avec machine de 400 chevaux. Ces bâtiments devaient recevoir un armement de 10 ou 12 canons et répondre autant que possible aux critères d'une corvette de la marine française.

Le but déclaré de ces vaisseaux était d'établir, par navires à vapeur, une communication régulière entre Shanghaï, Bocca, Jeddo et San Francisco en passant par le détroit de San Dieman. Si le cas se présentait, leur revente devait pouvoir se négocier à l'Empire Chinois ou à celui du Japon. Par l'article 1<sup>er</sup> de cette convention, M. Arman s'engageait à construire, pour son compte et dans ses chantiers à Bordeaux, deux des corvettes. Il s'engageait aussi à confier à Voruz, lui aussi député au Corps Législatif, l'exécution des deux autres corvettes. Quoique ces deux navires fussent construits simultanément dans les chantiers de Nantes, Arman s'était porté garant, auprès de Bulloch, des engagements pris avec Voruz et les constructeurs Nantais. La vitesse des corvettes en eau morte avait été fixée à un minimum de 13 noeuds à la vapeur. Le prix de chacun des navires construits et livrés fut fixé à 1 800 000 F. Bulloch s'engagea à faire connaître au constructeur la banque chargée d'effectuer les paiements à Paris et qui acceptera les clauses financières du traité.

LE 4 JUIN 1863, lettre de M. Arman au ministre de la Marine, sollicitant l'autorisation de munir d'un armement de 12 à 14 canons de 30, les quatre steamers en bois et en fer qu'il construisait et dont il supervisait la construction : deux dans ses chantiers de Bordeaux ; un chez M. Jollet Babin de Nantes ; un chez M. Dubigeon de Nantes.

*« Ces navires, »* ajoute Arman *« un armateur étranger les destine à servir sur les mers entre la Chine, le Japon et San Francisco. Leur armement spécial a en outre pour but d'en permettre éventuellement la vente au gouvernement chinois ou japonais. Les canons seront exécutés par les soins de J. Voruz de Nantes, et les pièces accessoires de leur armement seront préparées à sa convenance, soit à Bordeaux soit à Nantes. L'exportation de ces armes aura lieu dans le délai nécessaire à la construction des navires qui sont consignés à MM. A. Eymond et Delphin Henry, armateurs à Bordeaux pour lesquels, en 1859, j'ai déjà envoyé le vapeur Cosmopolite dans ces contrées sous pavillon anglais. Leur construction est déjà entamée depuis le 15 avril dernier.*

*« Je prie votre Excellence de vouloir accorder le plus tôt possible à M. Voruz l'autorisation, etc. »*

LE 6 JUIN, le ministre de la Marine accorde l'autorisation demandée. Le même jour, M. J. Voruz, fondeur de canons à Nantes, écrit la lettre suivante à M. Blakely, fondeur de canons à Londres :

*« Monsieur le Capitaine,*

*« Sur votre demande, je m'engage à vous livrer, d'ici au 10 juillet prochain, 5 000 obus dits de 30 en tout semblables à ceux que j'ai livrés à l'artillerie impériale sauf l'alésage du trou de la fusée qui aura 33 mm. au lieu de 24 et le pas de vis qui sera fait pour les fusées dont vous me fournirez le modèle. Ces obus vous seront vendus au prix de 40 F les 100 kg livrés sous vergues à Nantes. Je me chargerai, à vos frais et au mieux de vos intérêts, du fret et de l'assurance jusqu'au port que vous désignerez en Angleterre. Ces obus seront payables à Paris sur l'avis du connaissement et par le*

*banquier que vous désignerez ou bien je ferai traiter sur vous à dix jours de vue en vous envoyant l'avis du connaissance. Recevez, Monsieur, etc. Voruz. »*

LE 8 JUIN, M. Henri Arnous de Rivière écrit à M. Voruz, à Nantes, au sujet de sa commission sur les contrats conclus avec les Confédérés :

*« Monsieur,*

*« La complication financière survenue aujourd'hui dans l'affaire pour laquelle le contrat à été signé le 14 avril dernier entre M. Arman, vous et le capitaine Bulloch, motive la présente proposition. D'après nos calculs approximatifs, les deux machines sont évaluées à 3 600 000 F diminués des 136 800 F de la commission Erlanger par un chiffre de 1 220 800 F, et les coques des deux bateaux équipés pour une somme de 2 242 400 F. Cette dernière somme étant due aux constructeurs, je ne veux pas diminuer la commission de 3 % qu'elle comporte à mon profit (soit 67 272 F). Mais comme il se peut que, dans cette opération, vous ayez à supporter seul le poids de la commission Erlanger, je vous offre de laisser en suspens la somme de 36 624 F, qui me serait due sur les 1 220 800 F des machines, jusqu'à ce que vous soyez assuré de votre revenu dans l'affaire. Si notre bénéfice sur les machines était inférieur à 187 000 F, je consentirais à supporter le déficit sur cette somme dans la proportion de 37 à 150 (à savoir 37 pour ma part et 150 pour la vôtre). Veuillez agréer l'assurance, etc.*

*« H. Arnous de Rivière. »*

LE 10 JUIN, M. Arman écrit à M. Voruz :

*« Cher Monsieur,*

*« Je vous accuse réception de votre lettre datée du 9, et du mandat de Bulloch, 720 000 F, qui était inclus. Ainsi que vous le désirez, je m'empresse de vous donner décharge des pièces que vous avez signées entre les mains de M. Bulloch pour le premier paiement des deux navires de 400 chevaux que je construis pour le compte des Etats Confédérés simultanément avec ceux qui vous sont confiés et que vous faites construire par Messieurs Jollet et Babin et Dubigeon. Je vous remets ci-joint un plan de ce navire et je fais exécuter en ce moment celui des emménagements. Il reste enfin à régulariser entre nous les frais de consignation, de surveillance et d'expédition par la maison A. Eymond et Delphin Henry à Bordeaux et par le capitaine Feneira. Comme vous le savez, ces frais seront de 32 à 35 000 F dont la moitié vous incombe. Vous voudrez bien m'autoriser à m'en couvrir sur vous au fur et à mesure de leur paiement.*

*« Enfin, cher Monsieur et ami, nous allons faire ensemble de notre mieux pour que cette fourniture importante soit aussi bien faite que possible et en vous remerciant de votre intervention ces jours derniers, je vous prie de faire en sorte d'obtenir de M. Bulloch la promesse de nous rembourser en fin de compte des escomptes de garantie que nous payons à M. Erlanger. Je serai très probablement lundi à Paris afin d'encaisser moi-même le mandat que vous m'avez envoyé.*

*« Recevez, etc. H. Arman. Faut-il expédier le plan à Paris ou à Nantes ? »*

Il est évident que les vaisseaux dont il est question dans cette lettre sont ceux pour lesquels une autorisation avait été demandée la semaine précédente par un armateur étranger, sous le prétexte de faire la course des mers de Chine et du Pacifique. Ils sont construits sur les mêmes chantiers et sont consignés à la même maison. La seule différence digne de remarque est que cette lettre nous révèle que l'armateur étranger n'est autre que les Etats Confédérés pour le compte desquels M. Arman dit expressément les construire. Dans cette lettre du 10 juin, M. Arman accuse réception de 720 000 F payés par Bulloch à titre de premier acompte sur deux des navires qu'il construit dans les chantiers de Bordeaux. Ce M. Bulloch ici mentionné agissait en qualité d'agent en Europe pour les Etats Confédérés depuis le commencement de la rébellion. Il était spécialement chargé des achats et de la construction des vaisseaux

destinés à faire la guerre contre le commerce et le gouvernement des Etats-Unis. Cette lettre montre que M. Arman désigne M. Erlanger comme étant le banquier qui garantissait le marché contracté par M. Bulloch au nom du gouvernement confédéré.

Le même jour, Arman télégraphie à Voruz le message suivant :

« *Grand Hôtel, Paris,*

« *J'ai signé sans modifications la lettre à Erlanger. Elle est au courrier.*

« *Arman. »*

La lettre dont il est question dans ce télégramme contenait les engagements auxquels se reporte la lettre ci-après, envoyée par M. Erlanger à M. Voruz.

PARIS, 9 JUIN 1863,

« *Monsieur J. Voruz, Grand Hôtel, Paris,*

« *Voici les lettres d'engagements, le contrat et la copie. Comme vous habitez sous le même toit que le capitaine Bulloch, vous aurez peut-être l'obligeance de lui faire certifier la copie du contrat. J'ai écrit directement à M. Arman.*

« *Recevez, Monsieur, Voruz, etc. Emile Erlanger. »*

Ce qui n'avait été jusque-là qu'une simple convention verbale devenait un engagement écrit comme le prouve la lettre ci-après de Mrs Jollet & Babin à Mrs Dubigeon & fils, tous les deux constructeurs de navires à Nantes, auxquels M. Arman avait confié simultanément la construction des vaisseaux pour le compte des Confédérés.

PARIS, 10 JUIN 1863,

« *Mon cher Voruz,*

« *Après avoir pris connaissance des conditions financières qui vous ont été faites par la maison Erlanger ainsi que des lettres intervenues entre vous et M. Voruz et Bulloch, nous vous rappelons nos conventions verbales afin de bien préciser nos positions respectives dans cette affaire. Dans le prix total de 1 800 000 F, la machine et ses accessoires, énumérés dans la lettre du 7 mai 1863 de M. Mazeline à M. Arman, seront comptés à raison de 1 607 F par cheval soit 642 800 F. La coque nous sera payée 1 157 200 F dont les versements nous seront faits au fur et à mesure de la rentrée des termes. Il est entendu que chacun de nous reste responsable de l'entière exécution du contrat et que toutes les commissions et frais imprévus seront payés par chacun au prorata de la somme qui lui est attribuée. Dans le cas où seul M. Mazeline refuserait de garantir la vitesse de 13 noeuds stipulée sur le contrat, il est entendu que cette garantie sera commune entre nous et que les dommages et intérêts que l'on pourrait nous réclamer si la vitesse n'était pas atteinte, seraient partagés par moitié.*

« *Agréez, etc. G. D. Jollet et Babin, J. Dubigeon et Fils. »*

D'après cette lettre, chacun de ces constructeurs s'engage à livrer un de ces navires moyennant certains arrangements financiers conclus avec M. Erlanger. D'après la lecture d'une correspondance échangée entre Mrs. Arman, Slidell et Bulloch, M. Slidell est l'agent actuel des Etats Confédérés. M. Mazeline, mentionné au dernier paragraphe, est le chef de la maison Mazeline et Cie. du Havre, qui doit construire les machines pour les 4 navires en question. La complicité de cette maison dans ce qu'elle appelle le marché « emménagements » est nettement reconnue dans la lettre ci-après.

LE HAVRE, 23 JUIN 1863,

« *M. J. Voruz, Constructeur à Nantes,*

« *Il y a quelques jours, en paraphant le marché Bulloch, nous avons omis de redresser une erreur de dimension des machines. La première spécification était que le diamètre intérieur de chaque cylindre serait de 1,5 m ; la course des pistons de 1 m ; le nombre*

*de tours de 56. Vous devez vous rappeler que, sur nos observations et pour avoir des hélices dont le pas et le nombre de tours soient en harmonie avec le maître couple immergé et la vitesse demandée, il a été admis qu'il fallait des cylindres ayant 1,40 m, le diamètre intérieur des pistons ayant 95 cm de course et une quantité de révolutions de 68 par minute.*

*« Nous ne doutons pas que nous soyons d'accord, mais pour la bonne règle, nous vous prions de nous confirmer que ces dernières mesures qui sont en construction sont bien celles que nous avons convenues entre nous. Dans l'attente de votre réponse, nous avons l'honneur...*

*« Voruz, Mazeline et Cie. »*

LE 29 JUILLET 1863, M. Voruz sollicite, auprès du ministre de la Guerre, l'autorisation de construire dans ses usines de Nantes, 48 canons de 30 pour M. Arman, dans sa lettre du 4 juin. Chaque canon devra être muni de 200 obus cylindro-coniques avec les accessoires nécessaires. Cette autorisation, le ministre la lui accorde dans sa lettre du 9 août. Trois lettres de M. Voruz à son fils, datées des 14, 15, et 17 juillet, expliquent suffisamment le caractère de ce marché.

PARIS, 14 JUILLET 1863,

*« Mon cher Anthony,*

*« Le capitaine Bulloch et M. Arman sont partis hier pour Bordeaux avec M. Erlanger. Je crains qu'ils soient dans l'obligation de traiter avec Arman pour les navires blindés. Peut-on craindre qu'Arman ne fasse des propositions à M. Erlanger pour sa petite chaloupe. Mais ne t'arrête pas à mes inquiétudes. Continuez de dresser des plans bien faits et de bonne mine. Comme il se pourrait que Bulloch et Arman se rendent à Nantes en revenant de Bordeaux, tenez-vous prêts à les recevoir. Si je suis prévenu à temps de leur arrivée à Nantes, je partirai pour vous aider à les recevoir. Ainsi ne m'envoyez pas ces dessins avant que je les demande.*

*« Comme je l'ai annoncé par dépêche, l'affaire avec Blakely est réglée et fort bien, surtout avec la fourniture des 200 boulets par pièce. Le marché est ferme pour 48 pièces, mais il est conclu d'une manière qui nous assure la fourniture exclusive de tout ce qui pourra être exécuté en France.*

*« Le courrier me presse et je suis obligé de m'arrêter. Voici le prix de base, à la tonne, de l'atelier : la fonte, 700 F ; le fer forgé, 2 000 ; l'acier 2 000 ; le bronze 5 000. Les 48 canons de 30 sont vendus à Bulloch, 7 000 F la pièce. Nous donnerons à Blakely 10 \$ sur ce chiffre, soit 700 F.*

*« Le reste, c'est-à-dire la différence entre notre prix d'atelier et les 6 300 F, sera partagé moitié pour Blakely et l'autre moitié entre Arnous et nous. Les boulets nous sont toujours payés 40 F les ... (?) et nous ne devons rien à Blakely. Tout à toi, J. Voruz. J'ai le plan de la machine à vanier (?) les canons. »*

NANTES, 15 JUILLET 1863,

*« Mon cher Père,*

*« J'ai reçu ta lettre de ce matin. Tous ces messieurs étant partis pour Bordeaux, je crains que nous ne perdions la vente de notre batterie. Il est possible que n'étant pas sur les lieux, je me méprenne, mais je pensais que cette affaire aurait pu se traiter comme la première. C'est-à-dire écrire à Arman et lui proposer de partager par moitié. Nos dessins étaient prêts hier et nous étions dans l'affaire au même titre qu'Arman. De toute façon, il était indispensable qu'Arman eût une portion de l'affaire en raison de son rôle dans l'obtention des autorisations de sortie.*

*« S'il n'est pas possible d'avoir une portion du marché concernant les bateaux, il faut absolument qu'Arman te donne quelques machines. Je crois qu'en le chauffant il peut*

*difficilement s'y refuser. Quand nous serons là nous aurons tous les éléments pour faire notre prix de revient bien exact. Maintenant, je crois qu'il faut s'arranger avec Arnous pour que Bulloch, s'il ne vient pas à Nantes, repasse par Paris en revenant de Bordeaux parce qu'alors nous irons l'y trouver dessins en main. Tu me dis dans ta lettre que tu as traité les canons, mais as-tu traité aussi les affûts ? Ensuite tu as traité les boulets, mais quel est leur mode de paiement ? Et puis ces bombes étant pour les canons des quatre bâtiment, elles devront recevoir de Nantes leurs fusées et leurs ailettes. Sera-ce à nous de garnir ainsi ces obus et conviendrons-nous d'un prix pour cela ou sera-ce l'Anglais qui nous fournira ailettes et fusées ? Dans ce cas, combien serons-nous payés pour la pose des ailettes et des fusées sur les obus ? L'Anglais a-t-il précisé l'adresse où expédier les 5 000 projectiles et la manière dont il compte nous payer ? Ces obus sont-ils semblables aux 5 000 autres qui sont déjà faits ? Il faudrait qu'il signe et approuve le dessin que tu as du canon. Ensuite, il devra nous donner les indications qu'il nous avait promises, à savoir : le diamètre extérieur exact du canon et celui des rondelles (acier intérieur). Ces deux diamètres doivent être fixés par l'inventeur, par rapport à la retraite, car ces cercles sont entrés à chaud. En annexe, tu trouveras la liste des prix pour le matériel des chemins de fer pour l'Italie (affaire Lavaure). J'ai fait ta commission à Petermann, maintenant je vais te donner mon opinion sur l'affaire « boulets et canons ». Elle a été arrangée avec Arnous de telle sorte qu'il partage avec nous le bénéfice au-dessus de 27 F, il n'y a donc rien à dire et cependant cela lui fait en définitive 16 % de commission, ce qui est loin d'une commission de 3 ou 5 %. L'intervention d'Arnous me fait l'effet d'un gaspillage remarquable sur les deniers de l'acheteur, mais une chose frappe surtout, c'est l'énormité des commissions des tiers. Ces commissions égalent et surpassent non seulement la nôtre, mais aussi notre gain comme constructeur. Cependant, c'est nous qui avons tout l'embaras et les responsabilités. Voilà pourquoi je trouve notre part insuffisante par rapport aux autres. Ce qui n'empêche pas que c'est une bonne affaire pour nous.*

*« Je te serre la main, Anthony. »*

PARIS, 17 JUILLET 1863,

*« Mon cher Anthony,*

*« Je ne te parle plus de l'affaire « canons et boulets », elle est faite. Si nous faisons du travail nous en demanderons le paiement avant d'exécuter ce que nous devons faire en plus de ce que nous avons fait sur les 5 000 boulets que nous exécutons. Je me suis réservé la fourniture des affûts si le prix nous convient. Pour déterminer ce prix, M. Blakely nous enverra un affût. Le paiement de cette fourniture se fera la même façon que la traite au 17 octobre pour 6 035 £ (150,875 F) ce qui forme environ le tiers du prix de la fourniture. Je vais m'entendre avec lui pour le second tiers, le troisième se payera à la livraison. Les boulets que nous allons produire sont semblables aux 5 000 que nous venons d'exécuter, n'en entame pas la fonte tout de suite. Nous allons tirer à six semaines pour le montant des 5 000 boulets qui sont presque terminés. Par retour du courrier, donne-moi leur poids. Même si tout n'est pas encore terminé, on peut me donner un poids assez précis pour que cela suffise. Si M. Blakely est encore à Paris, je lui ferai accepter les traites comme je vais le faire aujourd'hui pour les 150 875 F dont je te parle. Il désire que nous gardions ces 5 000 projectiles à Nantes jusqu'à nouvel ordre de sa part. Le dessin de canon est signé par lui. Il nous donnera plus tard les indications de détail. Je suis complètement de ton avis sur ce que tu appelles le gaspillage de commissions, mais il fallait commencer comme cela et, en définitive, l'affaire est excellente surtout lorsque l'on y inclut les 9 600 boulets. Je suis convaincu que cette affaire nous sera profitable. Le prix des canons ne comprend que le canon seul mais complet avec lumière percée et mire. Je reçois aujourd'hui de Bordeaux, une lettre qui me dit qu'Arman vient de signer le marché pour deux canonnières blindées de*

*300 chevaux de force pour deux millions chacun. Il me prie de l'attendre à Paris où il ne sera de retour que dimanche soir parce qu'il s'est rendu avec Bulloch à Rive-de-Gier, chez Petin et Gaudet. Il faut donc m'envoyer les plans de Dubigeon et les instructions nécessaires pour ébaucher cette affaire. Dubigeon doit nous faire connaître le prix qu'il demande pour son navire. Ensuite, tu me donneras celui que tu estimes pour les machines. Tu m'enverras aussi le plan du petit bateau Erlanger. Dubigeon doit ignorer qu'Arman a vendu 2 000 000 chaque canonnière. Dubigeon et toi tenez-vous prêts à partir pour Paris dès que je vous préviendrai. Il faut également me dire quelle quantité nous pourrions traiter et si Jollet et Babin sont également décidés à construire une canonnière. Tache de me le dire par retour du courrier ou pour dimanche. N'oublie pas de communiquer ma lettre à ta mère car je lui avais annoncé mon arrivée pour cette semaine, or je ne sais plus quand je quitterai Paris. Soigne ton rhume et n'oublie pas de m'envoyer tout de suite les plans et les détails que je demande. En annexe, une lettre indiquant l'avancement des deux bateaux qu'Arman construit. »*

« J.J. Voruz. »

Dans les lettres ci-dessus, M. Voruz parle de négociations entre M. Arman et le capitaine Bulloch pour la construction de deux canonnières blindées de 300 chevaux de force devant coûter 2 000 000 F. Or ces négociations ont pour objet une commande distincte de celle des quatre vapeurs qui font l'objet du contrat du 15 avril. M. Arman avait déjà soumis les plans d'une canonnière à M. Maury, contre-amiral des Etats Confédérés d'Amérique. Or, dans la lettre où se trouvait cette offre, il écrivait : « *Le bâtiment que je propose est enfin un navire complet et je m'engage dans le délai d'un mois après la signature du marché à vous fournir la preuve de l'autorisation de sortie de l'armement que vous aurez à mettre sur ce navire. »*

LE 15 JUILLET, M. Voruz s'était adressé au ministre de la Marine dans ces termes :

« *Monsieur le Ministre,*  
« *Par votre lettre en date du 6 juin dernier, vous avez bien voulu m'autoriser à exécuter, dans mes usines à Nantes, les canons nécessaires à l'armement de quatre navires dont deux sont en construction à Bordeaux dans les chantiers de M. Arman et deux dans les chantiers de Nantes. »*

Il demande ensuite la permission de visiter l'établissement du gouvernement à Reuil pour voir les améliorations effectuées dans l'outillage et dont il pourrait profiter. Le ministre de la Marine lui accorda cette autorisation dans sa lettre du 9 août. Pendant ces négociations, Arnous de Rivière avait écrit à Voruz les deux lettres suivantes :

LONDRES, 9 JUIN 1863

« *J'ai interrompu cette lettre hier afin de la compléter aujourd'hui par des renseignements plus exacts. Blakely fond ses canons à Liverpool pour 320 £ soit environ 8 000 F. Il les vend aux Confédérés 480 £ soit 12 000 F. Reste par pièce un bénéfice de 4 000 F. Son marché avec la maison Foster est celui-ci : les fondeurs établissent leur prix d'atelier par kilo pour la fonte, le fer forge et l'acier.*

« *Après le bénéfice, ce prix est partagé, à savoir pour Blakely le pourcentage prélevé d'abord et puis le pourcentage du reste, le reliquat au fondeur. Par exemple, le coût d'un canon de 300 kg se décomposerait comme suit, à la tonne : la fonte, 500 à 1 000 F ; le fer forgé, 1 000 à 1 250 F ; l'acier, 1 000 à 3 500 F. Pour le fondeur, le prix total alloué est de 5 250 F. Prenons par exemple un canon qui se vend 8 000 F. Sur le bénéfice de 2 750 F, la part réservée au brevet Blakely est de 275 F. Il reste donc un bénéfice de 2 475 F dont on réserve la moitié au fondeur en dehors de son prix d'atelier, soit 1 237 F. Votre prix devant être tel que vous puissiez fabriquer, ce serait le*

*bénéfice en dehors, c'est-à-dire les 123 750 F que nous aurions à partager. Tous ces chiffres ne sont que des exemples pour vous donner une idée de l'affaire. J'ai insisté pour que, dans cette opération, nous ayons droit à la moitié du brevet en France pour ces canons afin d'éviter toute concurrence. Répondez-moi maintenant à Paris si vous êtes disposés à un marché de ce genre. Si votre présence était nécessaire, je vous télégraphierais de Paris et vous auriez la bonté de venir. Préparez-vous aussi à vendre la Comtesse Lubo. Je suis prêt à conclure un marché avantageux. Tenez cependant la chose secrète surtout pour mon père qui parle beaucoup trop. A vous revoir prochainement, mon cher M. Voruz et croyez-moi toujours « Votre très affectionné, « Henri Arnous Rivière, 51 rue de la Pépinière, Paris. »*

LONDRES, 28 JUIN 1863, une seconde lettre d'Arnous de Rivière à Voruz.

*« Mon cher M. Voruz,*

*« Après bien des démarches, des lettres, des dépêches, des voyages et autres ennuis dont je vous épargne le détail, j'ai fini par réunir à Londres MM. Blakely, Bulloch et Husset, je crois que nous mènerons à bien notre marché d'artillerie. Ce nouveau système de canon semble gagner en faveurs. La Russie a fait à Blakely des offres considérables pour qu'il crée et dirige une fonderie à St. Petersburg. Il cherchait un fondeur et j'ai saisi cette occasion. Il y a là une grosse affaire. Je vais vous l'amener à Nantes coûte que coûte et nous ne le laisserons pas partir sans traiter.*

*« Je vous envoie maintenant les plans et spécifications de ces canons ainsi que le prix des manufactures Foster et Cie à Liverpool. Je vous prie d'étudier la chose sans retard. J'attends aussi avec impatience les plans pour la petite canonnière de 250 000 F et ceux, plus importants, de corvettes blindées de 1 500 000 F. Les marchés pourraient se négocier tout de suite. Faites que ces plans et projets soient pris sans retard, croyez bien que mes appréciations de temps sont justes et qu'il faut nous hâter d'obtenir ces commandes. La concurrence augmente chaque jour, et les événements qui se déroulent à l'avantage de nos clients les rendent de plus en plus exigeants et de moins en moins pressés. Je serai à Paris mercredi, je voudrais bien y trouver ces documents. »*

Un contrat pour deux navires à hélices fut signé le 16 juillet suivant, un jour avant que M. Voruz en informe son fils. En voici les termes :

### ENTRE LES SOUSSIGNES

L. Arman, constructeur maritime à Bordeaux, député au Corps Législatif, quai de la Monnaie, n°6, et nous, James D. Bulloch agissant d'ordre et pour compte de mandant dont il a produit les pouvoirs en régie, élisant domicile pour ce présent traité chez M. Emile Erlanger, chaussée d'Antin, 21, à Paris.

Ont été arrêtées les conditions suivantes :

**Art. 1.** M. Arman s'engage envers M. Bulloch, qui l'accepte, à construire pour son compte, dans ses chantiers de Bordeaux, deux bâtiments à hélices à vapeur à coque en bois et fer de 800 chevaux de force à deux hélices avec deux blockhouses blindés conformes au plan accepté par M. Bulloch. Ces navires auront les dimensions principales suivantes :

Longueur de perpendiculaire à perpendiculaire : 52,40 m.

Largeur au maître bau : 9 m.

Largeur au maître bau : blindage y compris : 10 m.

Creux sur quille à la ligne droite des baux.

Tirant d'eau du pont : 9,20 m.

Tirant d'eau au milieu : 4,40 m.

Vitesse minimum par mer calme : 12 noeuds.

**Art. 2.** Ces navires recevront une mâture de goélette à huniers. Les pièces de mâture seront en bois de choix et de pin rouge pour les pièces principales. Le gréement dormant sera en fil de fer et les manœuvres courantes seront en chanvre premier brin produit mécanique. Les voiles seront en toile de lin de numéro proportionné à l'importance des voiles. Les haussières et les amarres seront en nombre et dimensions suffisantes. Les chaînes et les ancres seront de force et dimensions proportionnées au navire. Les ferrements seront exécutés avec le plus grand soin tant pour la coque que pour la mâture, le gréement et le pauliage. Ils comprendront en outre, les pitons et les crocs pour canons placés dans la muraille et le pont du navire. Les embarcations seront au nombre de quatre, elles seront voilées et garnies de leurs accessoires.

**Art. 3.** Chaque bâtiment sera livré dans les mêmes conditions que les corvettes clippers, complètement muni de ses agrès, appareils et ustensiles de toutes sortes. Des spécifications comprendront l'énumération de tous les objets de détail qui sont nécessaires aux divers maîtres pour armement et rechange y compris la fourniture des objets réclamés pour la table et la literie de l'état-major. Les canons, les armes, les projectiles, les poudres, les vitres, le combustible et enfin les salaires et les vivres de l'équipage resteront seuls à la charge de M. Bulloch. Les charbons, etc., pour les épreuves seront fournis par M. Arman.

**Art. 4.** La charpente de la coque sera exécutée suivant les prescriptions d'un devis détaillé. Elle sera lamée, chevillée et doublée en cuivre rouge. Le matelas sous la cuirasse sera en bois de teck de l'Inde. Les barrots, la casenigue (?) et les vaigres seront exécutés en fer. Les emménagements de la cale et ceux de l'entrepont seront établis conformément au plan de détail. Tous les matériaux seront égaux à ceux de même espace entrant dans la marine française.

**Art. 5.** Les bâtiments seront munis d'une machine à vapeur de 300 chevaux de force, de 200 kg le cheval à condensation, construite par M. Mazeline du Havre. Une spécification fera connaître les dimensions des principales pièces de cette machine. Les hélices seront en bronze à quatre ailes. Les machines devront pouvoir mouvoir les deux hélices à la fois ou une seule en avant et l'autre en arrière. Les chaudières auront des soupapes de 1,60 kg par cm<sup>2</sup> et seront du système tubulaire, avec tubes en laiton. Elles seront sous la ligne de flottaison et conformes, pour les dimensions des matériaux, aux types de la Marine impériale française. Un appareil distillateur sera attaché aux chaudières de manière à être placé sous la surveillance du mécanicien.

**Art. 6.** Les deux navires devront être admis et prêts à faire leurs essais dans un délai de 10 mois. La réception s'effectuera à Bordeaux et les navires seront conduits à la mer.

**Art. 7.** La vitesse des navires, à la vapeur par mer et en temps calme, ne devra pas être moindre de 12 noeuds. La calaison maximale à l'arrière ne dépassera pas 4,60 m. Les soutes auront une capacité de 280 tonnes de charbon. Elles en recevront 200 au moins pour le chargement normal par rapport au tirant d'eau. Le poids réservé à l'artillerie et ses accessoires, dans le calcul général des poids d'armement, est de 60 tonnes.

**Art. 8.** Les plaques de fer composant la cuirasse seront de 12, 11, 10 et 9 cm d'épaisseur, disposées conformément aux indications. Elles seront fabriquées par Messieurs Petin-Gaudet de Rive-de-Gier et soumises aux mêmes épreuves que celles de la marine impériale.

**Art. 9.** Le prix de chacun de ces navires construits et livrés dans les conditions qui précèdent est fixé à la somme de 2 millions de francs qui seront payés au comptant à Paris :

1. Lorsque le navire sera monté en trois bandes (?).
2. Lorsque les barrots du pont seront en place.
3. A la mise à l'eau.
4. A la livraison.

**Art. 10.** Il pourra être perçu en sus le prix des navires une retenue de mille francs par chaque jour de retard au-delà du délai fixe pour la livraison.

**Art. 11.** M. Bulloch a désigné la maison E. Erlanger comme étant chargée d'effectuer les paiements à Paris et devant accepter les clauses financières du présent traité.

**Art. 12.** Les navires et les machines seront, pendant leur construction, assurés contre l'incendie pour une valeur au moins égale aux sommes revues en acompte.

Fait en double à Bordeaux le 16 juillet 1863.

Signé par MM. Arman et James D. Bulloch.

Dans les lettres des 14 et 17 juillet, M. Voruz parle aussi d'une convention passée entre lui et Blakely pour 48 canons et 200 boulets par pièce. La lettre suivante donne la commande finale :

PARIS, 14 JUILLET 1863,

« *Mon cher Monsieur J. Voruz de Nantes,*

« *Votre lettre d'aujourd'hui donne l'explication dont j'avais besoin sur notre convention avec lettres des 11, 12, et 13 courant. Elle met notre affaire sur un bon pied. En conséquence je vous prie de fournir tout de suite 48 canons de 30 et 9 600 obus suivant les dessins que je vous ai donnés. Demain nous nous mettrons d'accord sur les essais et les prix. Je suis, Monsieur, etc.*

« *J. M. Blakely.* »

LE 12 AOUT 1863, M. Voruz reçut de M. Bulloch une lettre impliquant qu'ils traitaient pour un plus grand nombre de canons.

« *Liverpool, 12 août 1863,*

« *M. Voruz,*

« *J'ai reçu votre lettre du 4 courant avec les indications de prix du canon de 30 et de ses accessoires. Il ne m'est pas possible de dire si je vous donnerai un ordre positif et direct pour de semblables canons avant d'avoir appris du capitaine Blakely comment a été comprise l'affaire de son propre modèle de canon cerclé. Je serais cependant charmé de traiter une affaire avec vous. Si nous pouvons nous accorder sur les conditions, nous discuterons tout cela quand j'irai à Nantes. Il est dans mes intentions de confier mes affaires à un minimum de mains. J'espère que nous tomberons d'accord sur tous les points essentiels, et de telle sorte que nos relations pourront prendre une plus grande extension même en cas de paix.*

« *Notre gouvernement aura besoin, sans doute pendant un certain temps, de s'adresser en France pour la construction de ses vaisseaux et machines. Pour ce qui me concerne personnellement, je serai enchanté que, dans l'avenir, nos rapports nous mènent à des commandes plus considérables encore. Veuillez S.V.P. m'informer si les corvettes avancent et me dire quand les seconds paiements seront dus. Je vous écrirai une semaine avant mon arrivée à Nantes.*

« *Bulloch* »

De l'exposé qui vient d'être fait et des documents qui l'accompagnent, il résulte :

1. Que M. Arman construit actuellement dans ses chantiers deux steamers de guerre et deux steamers béliers pour la marine des soi-disant Etats Confédérés d'Amérique.
2. Que Messieurs Jollet et Babin et Messieurs Dubigeon et fils de Nantes construisent deux autres steamers de guerre sur le même modèle et sous les mêmes conditions et pour le même objet que M. Arman.
3. Que Messieurs Mazeline et Compagnie du Havre construisent des machines soit pour plusieurs de ces vaisseaux soit pour tous.
4. Que M. Voruz de Nantes fabrique pour ces vaisseaux 58 canons et des munitions en grande quantité.

5. Que M. Erlanger est l'agent financier par l'intermédiaire duquel l'argent des Etats Confédérés est versé entre les mains de ceux qui se chargent de ces navires et que c'est lui qui en garantit le parfait paiement.
6. Que Bulloch est l'agent qui fournit les modèles des navires et qui signe les contrats pour le compte des Etats Confédérés.
7. Que M. Blakely de Londres donne les modèles de canons et de leurs munitions et partage le profit résultant du contrat pour la fourniture des munitions auxdits navires.

Ces faits étant établis donnent lieu aux questions suivantes :

1. Ceux qui y ont participé, ont-ils violé les lois françaises et peuvent-ils être poursuivis judiciairement ?
2. S'ils ont violé les lois françaises de quel crime se sont-ils rendus coupables et quelles peines ont-ils encourues ?
3. Quelle démarche convient-il de suivre pour déférer ces faits coupables à la Justice?

### **CONSULTATION DE MAÎTRE BERRYER**

(Le texte a été maintenu tel quel en dépit de certaines tournures juridiques obsolètes)

Vu le mémoire à consulter, l'ancien avocat soussigné présente au nom du gouvernement des Etats-Unis, l'ensemble les pièces justificatives qui y sont jointes et délibérant sur les questions qui lui sont soumises, est d'avis des résolutions suivantes :

De l'exposé contenu dans le mémoire n°1, et des documents qui l'accompagnent, résulte la preuve complète des faits qu'il importe d'abord de résumer. En février 1861, plusieurs Etats du sud de l'Amérique septentrionale, régie alors par la Constitution fédérale des Etats-Unis, résolurent de se séparer des Etats du Nord, et se réunirent en un Congrès pour constituer le gouvernement des Etats Confédérés d'Amérique. La guerre entre les Confédérés et le gouvernement fédéral éclata dans le mois d'avril. Au 10 juin de la même année, parut dans la partie officielle du *Moniteur* une déclaration soumise par le ministre des Affaires Etrangères à l'Empereur des Français et revêtue de son approbation. Par cet acte solennel et considérant l'état de paix qui existe entre la France et les Etats-Unis d'Amérique, l'Empereur résolut, comme suit, de maintenir une stricte neutralité dans la lutte engagée entre le gouvernement de l'Union et les Etats qui prétendent former une Confédération particulière. Déclare entre autres dispositions :

3. *Il est interdit à tout Français de prendre commission de l'une des deux parties pour armer des vaisseaux de guerre ou de concourir d'une manière quelconque à l'équipement ou l'armement d'un navire de guerre ou corsaire de l'une des parties.*
5. *Les Français résidant en France ou à l'étranger devront également s'abstenir de tout fait qui, commis en violation des lois de l'Empire ou du droit des gens, pourrait être considéré comme un acte hostile à l'une des deux parties et contraire à la neutralité que nous avons résolu d'adopter.*

La déclaration impériale se termine en ces termes :

*« Les contrevenants aux défenses et recommandations contenues dans la présente déclaration seront poursuivis, s'il y a lieu, conformément aux dispositions de la loi du 10 avril 1825, et aux articles 84 et 85 du Code pénal, sans préjudice de l'application qu'il pourrait y avoir lieu de faire auxdits contrevenants des dispositions de l'article 21 du Code Napoléon, et des articles 65 et suivants du décret du 24 mars 1852, sur la marine marchande, 313 et suivants du Code pénal pour l'Armée de mer. »*

Malgré cette déclaration publique de la neutralité de la France, malgré les prohibitions formelles qu'elle prononce conformément aux régies du droit des gens et aux dispositions spéciales des lois françaises, une convention a été conclue le 15 avril 1863, entre M. Lucien Arman, constructeur maritime à Bordeaux, et le capitaine James D. Bulloch, Américain, agent du gouvernement des Etats Confédérés du Sud, stipulant

dans cet acte d'ordre et pour compte des mandats qu'il ne fait pas connaître et dont, est-il dit, il a produit les pouvoirs en régie. Pour l'exécution du traité, M. Bulloch élit domicile chez M. Erlanger, banquier, à Paris. Par ce traité, M. Arman « s'engage à construire quatre bateaux à vapeur de 400 chevaux de force et disposés à recevoir un armement de 10, 9, 12 canons ». Il est stipulé que M. Arman construira dans ses chantiers à Bordeaux deux de ces navires, et confiera à M. Voruz l'exécution des deux autres navires, qui seront construits simultanément dans les chantiers de Nantes. Pour déguiser la destination de ces quatre navires, il est écrit dans l'acte qu'ils doivent être consacrés à « établir une communication régulière entre Shanghai, Yeddo, et San Francisco, passant par le détroit de Van Diemen, et aussi qu'ils doivent être propres, si le cas se présente, à être vendus soit à l'empire chinois, soit à l'empire du Japon. »

Enfin, M. Bulloch s'engage à faire connaître aux constructeurs la maison de banque qui sera chargée d'effectuer sur Paris le pavement du prix de chacun de ces navires, fixe à la somme de 1 800 000 F. Le 1<sup>er</sup> juin suivant, M. Arman, pour se conformer à l'ordonnance royale du 12 juillet 1847, adressa à M. le ministre de la Marine la demande d'une autorisation de munir d'un armement de 12 à 14 canons de 30, quatre vapeurs en bois et fer, en construction, deux dans ses chantiers à Bordeaux, un chez Messieurs Jollet et Babin à Nantes, un chez M. Dubigeon à Nantes. « Ces navires », est-il dit dans la lettre adressée au ministre, « sont destinés par un armateur étranger à faire le service des mers de Chine et du Pacifique entre la Chine, le Japon, et San Francisco. Leur armement spécial a en outre pour but de permettre éventuellement la vente aux gouvernements de Chine et du Japon. Les canons seront exécutés par les soins de M. J. Voruz de Nantes. »

La lettre de M. Arman se termine en ces mots : « Les constructions étant déjà entreprises depuis le 15 avril dernier, je prie Votre Excellence de vouloir bien accorder le plus tôt possible à M. Voruz l'autorisation que je sollicite conformément à l'ordonnance royale du 12 juillet 1847. » Sur cet expose et pour la destination supposée des quatre navires, l'autorisation fut accordée par M. le ministre de la Marine, dès le 6 juin, ainsi qu'elle était demandée par M. Arman. Le même jour, 6 juin 1863, M. Slidell, l'autre agent du gouvernement des Etats Confédérés, adressait à M. Arman la lettre suivante : « En conséquence de l'autorisation ministérielle que vous m'avez montrée et que je juge suffisante, le traité du 15 avril devient obligatoire. » Le 9 juin, M. Erlanger, banquier à Paris, chez qui M. Bulloch avait pris domicile dans le traité du 15 avril, et qui devait garantir les paiements aux constructeurs, écrivait à M. Erlanger : « Je m'engage à vous garantir les deux premiers paiements des navires que vous construisez pour les Confédérés, moyennant une commission, etc. » Les conditions financières, que proposaient M. Erlanger, furent acceptées par M. Arman qui, le même jour, le 9 juin, adressa à M. Voruz, à Nantes, le télégramme suivant : « M. Voruz, Grand Hôtel, Paris : J'ai signé, sans modification la lettre à Erlanger. Elle est au courrier. Arman. »

De son côté, M. Erlanger écrivait, sous la même date, à M. Voruz de Nantes : « Voici les lettres d'engagements, le contrat et la copie. Comme vous habitez sous le même toit que le capitaine Bulloch, vous aurez peut-être l'obligeance de lui faire signer la copie du contrat. J'ai écrit directement à M. Arman. Recevez, etc. »

Le lendemain 10 JUIN, M. Arman adresse à M. Voruz une lettre ainsi conçue :

« Cher M. Voruz,

« Je vous accuse réception de votre lettre datée du 9 et du mandat de Bulloch de 720 000 F qui était inclus. Je m'empresse de vous donner décharge, ainsi que vous le désirez, des pièces que vous avez signées aux mains de M. Bulloch pour le premier paiement des deux machines de 400 chevaux que je construis pour le compte des Confédérés simultanément avec ceux que vous faites construire par Messieurs Jollet et Babin, et Dubigeon. Je vous prie de faire en sorte d'obtenir de M. Bulloch la promesse

*de nous rembourser en fin de compte des escomptes de garantie que nous payons à M. Erlanger. Recevez, etc. »*

Mrs Jollet & Babin, et Dubigeon fils étaient chargés de la construction de deux des quatre navires dans leurs chantiers de Nantes, ainsi qu'il est dit dans la lettre adressée le 1<sup>er</sup> juin par Arman au ministre de la Marine. Ils écrivaient le 10 du même mois à M. Voruz : « *Mon cher Voruz, Après avoir pris connaissance des conditions financières qui vous ont été faites par la maison Erlanger, ainsi que des lettres intervenues entre vous et Messieurs Slidell et Bulloch, nous venons vous rappeler nos conventions verbales, afin de bien préciser nos positions respectives dans cette affaire. »*

D'autres personnes, ayant une entière connaissance de la véritable destination de ces constructions et de ces armements maritimes, devaient prendre une part notable dans les bénéfices de l'opération et supporter proportionnellement les escomptes de garantie stipulés en faveur de M. Erlanger. C'est pour s'entendre sur ce dernier objet que M. Henri Arnous-Rivière, négociant à Nantes, écrivait dès le 8 juin à M. J. Voruz : « *La complication financière survenue aujourd'hui dans l'affaire dont le contrat a été signé le 15 avril dernier entre M. Arman vous et le capitaine Bulloch, motive la proposition que je viens vous soumettre. »*

Messieurs Mazeline et Cie., du Havre, étaient chargés de la fabrication des machines à vapeur pour les quatre navires à hélice dont les coques se construisaient dans les chantiers de Bordeaux et de Nantes. Mais ignoraient-ils la véritable destination de ces bâtiments de guerre lorsqu'ils écrivaient à Voruz le 23 juin 1863 : « *Monsieur, en paraphant, il y a quelques jours, le marché Bulloch, nous avons omis de redresser une erreur de dimension des machines. Nous vous prions de nous écrire que ces dernières mesures, qui sont en construction, sont bien celles que nous avons convenues. »*

Tout était donc parfaitement concerté entre les divers participants, pour l'exécution du traité passé le 15 avril 1863, entre M. Arman, constructeur français, et M. le capitaine Bulloch. Ce traité a été expressément ratifié par M. Slidell, agent diplomatique des Etats Confédérés, suivant sa lettre adressée à M. Arman, le 6 juin 1863. Les autorisations ministérielles exigées par la loi française pour la construction et l'armement des bâtiments de guerre, ont été accordées. L'administration a sans doute été abusée par la prétendue destination qu'un armateur étranger prétendait donner à ces navires de guerre dans les mers de Chine et du Pacifique, et par la condition éventuelle de les vendre aux gouvernements de Chine ou du Japon. Mais leur destination véritable pour le service des Etats belligérants du Sud est parfaitement connue de tous les intéressés. Les constructions des vaisseaux, de leurs machines, de leurs armements sont en pleine activité. Les paiements, garantis aux constructeurs par une maison de banque puissante, sont en partie effectués.

Une seconde opération doit avoir lieu. Ecrivant de Paris à son fils M. Anthony, le 14 juillet 1863, M. J. Voruz lui annonce que le capitaine Bulloch et M. Arman sont partis la veille pour Bordeaux ainsi que M. Erlanger, banquier, et qu'il s'agit d'un traité pour des navires blindés. En même temps, il lui dit qu'une affaire est faite avec un sieur « *Ministériel* », fondateur anglais, pour la fourniture de 48 canons avec 200 boulets par pièce. « *Le marché* » dit-il « *est fait d'une manière qui nous assure la fourniture exclusive de tout ce qui pourra être exécuté en France. »*

Le 15 juillet, le même M. Voruz, en rappelant à M. le ministre de la Marine que, par sa lettre en date du 6 juin, il a bien voulu l'autoriser à exécuter dans ses usines à Nantes, les canons nécessaires à l'armement de quatre navires, dont deux sont en construction à Bordeaux, dans les chantiers de M. Arman, et deux dans les chantiers de Nantes, demande au Ministre « *la permission de visiter l'établissement du gouvernement à Ruelle, pour avoir les améliorations effectuées dans l'outillage, etc. »* Cette permission fut accordée le 9 août. Une nouvelle convention est signée double « *h* » Bordeaux le 16 juillet 1863.

*« Entre M. Arman, constructeur maritime à Bordeaux, Député au Corps Législatif, quai de la Monnaie, 6, et M. James D. Bulloch, agissant d'ordre et pour compte de mandants dont il a produit les pouvoirs en règle, élisant domicile chez M. Emile Erlanger, rue de la Chaussée d'Antin, 21, à Paris :*

*« Ont été arrêtées les conventions suivantes :*

- Art. 1. M. Arman s'engage envers M. Bulloch, qui l'accepte, à construire pour son compte, dans ses chantiers de Bordeaux, deux bâtiments à hélices à vapeur, à coque en bois et fer, de 300 chevaux de force, à deux hélices, avec deux blockhaus blindés, conformes au plan accepté par M. Bulloch.*
- Art. 3. Resteront seuls à la charge de M. Bulloch les canons, les armes, les projectiles, les poudres, le combustible et enfin les salaires et les vivres de l'équipage.*
- Art. 5. Les bâtiments seront munis d'une machine à vapeur de 300 chevaux de force de 200 kg le cheval, à condensation, construite par M. Mazeline du Havre.*
- Art. 6. Les deux navires devront être admis et prêts à faire leurs essais dans un délai de dix mois.*
- Art. 9. Le prix de chacun de ces navires est fixe à la somme de 2 millions de francs qui sera payée à Paris un cinquième comptant.*
- Art. 11. M. Bulloch a désigné la maison E. Erlanger et Cie., comme étant chargée d'effectuer les paiements à Paris et devant accepter les clauses financières du présent traité. »*

Le 17 juillet, M. J. Voruz écrit : *« Je reçois aujourd'hui une lettre d'Arnous, de Bordeaux, qui me dit qu'Arman vient de signer le marché pour 2 canonnières blindées de 300 chevaux de force, pour deux millions chacune. »* Le 12 août, M. Bulloch, qui était chargé des canons, des armes, des projectiles, etc., pour les deux canonnières blindées, adressait à M. Voruz la lettre suivante :

*« M. Voruz, J'ai reçu votre lettre du 4 courant, avec les indications du prix du canon de 30 et de ses accessoires. Il ne m'est pas possible de dire si je vous donnerai un ordre positif et direct pour de semblables canons avant d'avoir appris du capitaine Blakely comment l'affaire de son propre modèle de canon cerclé a été comprise. Je serais cependant charmé de traiter une affaire avec vous, si nous pouvions nous accorder sur les conditions. Nous discuterons tout cela quand j'irai à Nantes.*

*« Il est dans mes intentions de confier mes affaires à aussi peu de mains que possible, et j'espère que nous tomberons d'accord sur tous les points essentiels, de telle sorte que nos relations pourront prendre une plus grande extension même en cas de paix. Notre gouvernement aura besoin, sans doute, pendant un certain temps de s'adresser en France pour la construction de ses vaisseaux et machines, et, pour ce qui me concerne personnellement, je serais enchanté que les rapports que j'ai eus avec vous vous amenassent pour l'avenir à des commandes plus considérables encore.*

*« Veuillez, s'il vous plait, m'informer si les corvettes avancent et me dire quand les seconds paiements seront dus. Je vous écrirai une semaine avant mon arrivée à Nantes.*

*« Bulloch. »*

Les termes de cette lettre s'appliquent évidemment au projet d'armement des deux canonnières blindées dont la construction a été l'objet du traité passé à Bordeaux, le 16 juillet, entre Messieurs Arman et Bulloch. Ce dernier, capitaine au service de la Confédération des Etats du Sud, a agi d'ordre et pour compte de son gouvernement. Il n'est pas possible de méconnaître que ces deux canonnières sont, ainsi que les quatre navires pour lesquels avait été conclu le marché du 15 avril précédent, destinées au service des Etats Confédérés du Sud dans la guerre qu'ils soutiennent contre les Etats Fédéraux de l'Amérique du Nord. La preuve matérielle de ces faits résulte trop

évidemment des conventions passées entre les diverses personnes qui ont participé à leur réalisation, et de la correspondance échangée entre elles pour le règlement de leurs intérêts particuliers.

Les faits sont de la plus haute gravité. Expressément interdits à tous les Français par la déclaration impériale du 10 juin 1861, ils constituent de flagrantes violations des principes du droit des gens et des devoirs imposés aux sujets de toute puissance neutre, devoirs dont l'accomplissement loyal est la première garantie du respect dû à la liberté des Etats neutres et à la dignité de leurs pavillons. Ce sont là des actes de manifeste hostilité contre l'une des deux parties belligérantes à l'égard desquelles le gouvernement français a résolu de maintenir une stricte neutralité.

« *Il faut éviter* », dit Yattel, livre 3, chapitre VII, « *de confondre ce qui est permis à une nation libre de tout engagement, avec ce qu'elle peut faire si elle prétend être traitée comme parfaitement neutre dans une guerre. Tant qu'un peuple neutre veut jouir strictement de cet état, il doit montrer, en toutes choses, une exacte impartialité entre ceux qui se font la guerre, car favorisant l'un au préjudice de l'autre, il ne pourra pas se plaindre quand celui-ci le traitera comme adhérent et associé de son ennemi. La neutralité serait une neutralité frauduleuse dont personne ne veut être le dupe* ». « *Cette impartialité* », ajoute Vattel, « *qu'un peuple neutre doit garder, implique de ne point donner de secours, ni fournir librement ni troupes ni armes ni munitions ni rien de ce qui sert directement à la guerre* ». Ce sont là « *des actes d'hostilité qui, reprouvés par le droit des gens, sont caractérisés crimes et délits par les lois françaises qui en prononcent la répression pénale.* »

L'article 84 du Code pénal est ainsi conçu : « *Quiconque aura, par des actions hostiles, non approuvées par le gouvernement, exposé l'Etat à une déclaration de guerre, sera puni du bannissement, et, si la guerre s'en est suivie, de la déportation.* » Cette disposition de la loi est, dans l'opinion du soussigné, évidemment applicable aux auteurs et complices des faits qui sont résumés plus haut. Quels que soient les motifs et quel que soit le caractère de la lutte engagée au sein de l'Union américaine (...) la guerre entre ces deux parties, nous dit encore Vattel, retombe à tous égards dans le cas d'une guerre publique entre deux nations différentes. Les peuples qui ne veulent point y être entraînés doivent se renfermer dans les stricts devoirs de la neutralité qu'ils proclament.

Au milieu du déchirement intérieur de la nation américaine, dans l'état de paix où est la France avec le gouvernement des Etats-Unis, dans l'état des relations d'amitié et de commerce qui lient les deux pays. Il n'est pas d'action hostile qui puisse provoquer plus d'irritation et faire soulever contre la France de plus justes griefs que le secours et la fourniture d'armements maritimes donnés par des Français à l'ennemi du gouvernement de Washington, par des traités conclus avec les Confédérés et par la construction de navires et la fabrication d'armes de guerre opérées publiquement dans les ports, sur les chantiers et dans les usines de la France.

L'action des entrepreneurs de ces armements est d'autant plus compromettante qu'elle expose notre pays à être considéré comme un ennemi et à le confronter à une déclaration de guerre, parce que les armements dont il s'agit se font avec des autorisations régulièrement données par l'administration française. Ce n'est plus ici le cas d'appliquer les principes qui règlent d'ordinaire, à l'égard des nations neutres, les conséquences des expéditions de contrebandes de guerre, même sous pavillon neutre. Les expéditeurs de marchandises telles que armes, munitions et toutes les matières préparées pour la guerre, sont seuls responsables. Ils peuvent être saisis et déclarés de bonne prise, leur pavillon ne les couvre pas et il n'en résulte aucune responsabilité à la charge du gouvernement auquel ces expéditeurs et armateurs appartiennent.

Dans les traités et dans l'exécution des traités intervenus entre les constructeurs français et les agents confédérés, le nom et l'autorité du gouvernement français ont été

compromis par les autorisations accordées. Les faits se présentent donc avec le caractère d'une action hostile de la part de notre gouvernement contre les Etats-Unis. Avec ce caractère, les faits pourraient donc exposer la France à une déclaration de guerre. Mais il est vrai de dire que cette apparente compromission du gouvernement français n'est que le résultat du dol pratiqué par les constructeurs et participants du traité du 15 avril, qui, à l'aide d'une fausse indication de la destination des navires, ont trompé les ministres de la Marine et de la Guerre. Que des explications loyalement données de gouvernement à gouvernement, que le retrait des autorisations accordées à Messieurs Arman et Voruz fassent tomber toute plainte et récrimination de la part du gouvernement des Etats-Unis, le caractère criminel des faits dont ces messieurs et leurs coopérateurs se sont rendus coupables n'en sera pas modifié, et ils n'en auront pas moins fait des actions hostiles qui exposaient la France à une déclaration de guerre. Ils sont donc dans le cas textuellement prévu par l'Art. 84 du Code pénal. Ils n'ont pas le droit d'alléguer qu'ils ont été légalement autorisés par le gouvernement. La fraude dont ils ont usée, viciant dans leur essence même les actes dont ils prétendaient se prévaloir, leur culpabilité est aggravée aux yeux de la justice française.

Il est d'autres de nos lois dont les contractants et participants des marchés des 15 avril et 18 juillet 1863, ont frauduleusement éludé les dispositions.

La loi du 24 mai 1834, porte :

*Art. 3. Tout individu qui, sans y être légalement autorisé, aura fabriqué des armes de guerre, des cartouches et autres munitions de guerre .... sera puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 16 à 1 000 F. »*

*Art. 4. Les infractions prévues par les articles précédents seront jugées par les tribunaux de police correctionnelle. Les armes et munitions fabriquées sans autorisation seront confisquées. »*

Dans l'intérêt du développement de notre industrie et de notre commerce extérieur, l'ordonnance royale du 12 juillet 1847 a régi l'application de cette loi de 1834 et les formalités administratives que les fabricants d'armes doivent remplir. On lit, dans, l'article 1<sup>er</sup> de cette ordonnance : « *Conformément à l'art. 3 de la loi du 24 mai 1834, tout individu qui voudra fabriquer ou confectonner des armes de guerre pour l'usage des navires de commerce devra obtenir préalablement l'autorisation de notre ministre de la Guerre et de notre ministre de la Marine et des Colonies. »*

Dans la pratique, ces dispositions de l'ordonnance, qui semblaient n'être applicables qu'à l'armement de nos navires de commerce, ont été étendues à la fabrication et à la livraison d'armes de guerre au commerce étranger. Pour obtenir les autorisations requises en pareil cas, et pour pouvoir livrer aux Confédérés les armements qu'ils s'étaient engagés à leur fournir, Mrs Arman et Voruz ont adressé leurs demandes aux ministres de la Marine et de la Guerre. Les autorisations leur ont été accordées et ils ont même obtenu la permission de visiter les établissements de l'Etat pour profiler des améliorations apportées à l'outillage. C'est à la vue de ces autorisations, qui lui parurent suffisantes, que l'agent des Confédérés a ratifié, le 6 juin 1863, le traité passé le 15 avril précédent entre Mrs Arman et Bulloch. Mais, comme on l'a vu dans la lettre adressée par M. Arman au ministre de la Marine le 1<sup>er</sup> juin, ce n'est qu'en trompant sciemment le ministre sur la destination des armements dont ils voulaient munir les quatre navires construits à Bordeaux et à Nantes, que ces messieurs se sont fait accorder les autorisations qu'ils sollicitaient indûment.

De telles autorisations subrepticement obtenues doivent être considérées comme nulles et de nul effet. Mrs Arman, Voruz et leurs complices sont donc dans un cas de violation de la loi du 24 mai 1834, et sous le coup des peines correctionnelles qu'elle prononce. Le crime et le délit, résultant de la violation de l'art. 84 du Code pénal et de la loi de 1834, constituent Messieurs Arman et Voruz et leurs co-intéressés contrevenant aux défenses et recommandations contenues dans la déclaration impériale du 10 juin et

doivent être, ainsi qu'il est dit dans cette déclaration, poursuivis conformément aux dispositions de la loi. Les faits qui donnent lieu à ces poursuites légales ont été commis au préjudice du gouvernement des Etats-Unis. Il est donc clair que ce gouvernement est en droit de se pourvoir devant les tribunaux français pour réclamer la répression et la réparation de faits accomplis en France, qui lui sont dommageables.

Le dommage est incontestable parce qu'indépendamment de la livraison des navires et de leurs armements de guerre, le fait notoire de la construction et de l'armement en France, sous l'apparente autorisation du gouvernement français, de navires de guerre pour les Confédérés, était pour ceux-ci un puissant encouragement à soutenir la lutte, et portait ainsi un incalculable préjudice au gouvernement fédéral. Il reste au soussigné d'indiquer au gouvernement des Etats-Unis quelles voies judiciaires il peut suivre pour faire prononcer, contre les coupables, les réparations qui lui sont dues et quelles doivent être ces réparations.

Le gouvernement des Etats-Unis peut rendre plainte devant les tribunaux français pour des faits dont la criminalité vient d'être établie, notamment le crime prévu par l'article 84 du Code pénal. Cette plainte devra être remise soit à un agent spécialement autorisé, soit au procureur impérial, sur la poursuite de l'envoyé extraordinaire et plénipotentiaire des Etats-Unis en France. Conformément aux dispositions des articles 63 et 64 du Code d'instruction criminelle la plainte peut être portée devant le magistrat du lieu où le crime et le délit ont été commis, ou devant celui de la résidence de l'inculpé. Comme il y a plusieurs complices et agents des faits incriminés, le juge du domicile de l'un d'eux est compétent pour recevoir la plainte, et tous les complices seront appelés devant lui en raison de la connexité des faits dénoncés.

Quoique étrangers, Mrs Bulloch et Slidell sont justiciables des tribunaux français pour raison des faits coupables qu'ils ont provoqués ou auxquels ils ont participé sur le territoire français. La plainte devra énoncer les faits inculpés et s'appuyer sur des pièces justificatives. Pour faire prononcer les réparations qu'il se propose de demander, le gouvernement américain devra déclarer, par son agent spécial, qu'il entend se constituer partie civile, c'est-à-dire qu'il entend soutenir la poursuite à fin de réparation, concurremment avec le ministère public. En se constituant partie civile, le gouvernement des Etats-Unis doit être averti qu'il pourra être tenu de donner caution *judicatum solvi*, aux termes de l'article 166 du Code de procédure civile, ainsi conçu : « *Tous les étrangers demandeurs principaux ou intervenants seront tenus, si le défendeur le requiert, avant toute exception, de fournir caution, de payer les frais et dommages internes auxquels ils pourraient être condamnés.* »

Enfin, il faut faire observer que l'une des personnes contre lesquelles la plainte devra être collectivement portée est membre du corps Législatif, et qu'en raison de la qualité qui lui appartient, avant de donner suite à la plainte, le ministère public devra demander à l'assemblée l'autorisation de poursuivre, conformément à l'article 11 du décret organique de février 1852. Dans le cas où l'on ne voudrait porter plainte que pour violation de la loi du 24 mai 1834 et de l'ordonnance de 1847, au lieu de soumettre la plainte au juge d'instruction ou la remettre au procureur impérial, l'action devra être portée devant un tribunal correctionnel et le gouvernement américain pourrait procéder par voie de citation directe et il porter, devant le juge correctionnel, sa demande de réparations civiles et de dommages et intérêts. Dans le cas où le gouvernement des Etats-Unis renoncerait à intenter, pour les faits dont il s'agit, soit par une action au criminel par voie de plainte, soit par une action devant les tribunaux civils (une simple action correctionnelle), il peut séparer l'action civile de l'action publique et intenter contre ceux qui lui ont fait préjudice, sauf au ministère public à exercer l'action publique en répression du crime et du délit s'il le juge à propos. Devant le tribunal civil, le gouvernement des Etats-Unis n'aura à invoquer, en justifiant des actes dont il a souffert, que les dispositions de l'Art. 1382 du Code civil, ou il est écrit : « *Tout fait*

*quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé de le réparer. »*

Afin de réparer le crime ou le délit commis envers lui, le gouvernement fédéral demandera, à titre d'indemnité, la confiscation des constructions et fabrications faites à son préjudice. Il pourra même, après avoir intenté le procès, demander, à titre de mesure conservatrice, d'être autorisé à saisir provisoirement et à ses risques et périls tous les objets construits et fabriqués, comme éléments des faits criminels dont on peut ordonner la réparation sans que les dispositions des lois pénales aient reçu leur application devant les juridictions compétentes.

Délibéré à Paris, le 12 novembre 1863,  
Berryer, Ancien bâtonnier de l'Ordre des avocats de Paris.

#### 4. FICHES TECHNIQUES DES CUIRASSES ET DES CORVETTES<sup>33</sup>

##### **Cuirassés bâtis sur les chantiers de Lucien Arman :**

Coût par unité 400 000 \$ (étalon or US) ou 2 000 000 F de 1862.

- ***Stonewall*** : longueur 52,40 m ; largeur au maître-bau 10 m, épaisseur de la cuirasse incluse ; tirant d'eau 4,30 m à 4,90 m ; creux 5,20 m ; 1 440 tonneaux ou déplacement de 900 tonnes. Gréé en brick pour les Confédérés. Grément dormant équipé de filins en fer. Un mât de misaine et un grand mât en pin rouge, portant des hunes et gréant des cacatois ainsi qu'une brigantine envergurée sur une bôme et sur une corne dont les cordages appellent des huniers. Beaupré massif non enverguré, rabattable sur le gaillard d'avant lorsque le bâtiment se prépare à éperonner.
- ***Cheops*** : longueur 52 m ; largeur au maître-bau 9,15 m ; tirant d'eau 4,60 m ; tonnage et creux identiques au *Stonewall*. La Prusse le gréa en schooner après son rachat.
- ***Pont et coque des deux bâtiments***  
Dressée entre les deux mâts, la cheminée s'élevait presque au niveau des huniers. Coque composite (teck indien doublé de cuivre rouge) assemblée par des rivets en cuivre rouge. Eperon en fer forgé de 6 m, dans le prolongement de l'étrave. Soutes pour 200 à 290 t de charbon, aménagées comme dans la marine de guerre française.
- ***Blindage des deux bâtiments***  
Pont non blindé. Coque métallique couverte par un bordage en teck sur lequel étaient rivées des plaques de fer de 10 à 12,7 cm de chant au milieu du navire, progressivement réduites à 7,6 cm aux deux extrémités. Installée derrière le grand mât, la casemate était protégée par des plaques de fer de 11,5 cm d'épaisseur, qui résistaient à l'impact d'obus de 15 pouces.  
Manufacturées par Petin-Gaudet à Rive-de-Gier, ces plaques furent soumises aux tests de résistance en cours dans la marine française. Deux tourelles fixes du type casemate, dont le blindage consistait en une carcasse formée par des plaques en fer de 4,5 cm de chant, rivées à des poutres en teck de 45 cm d'épaisseur.

---

<sup>33</sup> ORN, vol. II-2, p. 524 ; Case, *Civil War Diplomacy*, pp. 435-36 ; Spencer, *Confederate Navy in Europe*, pp. 160-61 ; Bulloch, *Secret Services*, vol. 2, pp. 33, 75, 99 ; D.M. Sullivan, *Phantom Fleet, the Confederacy's Unclaimed European-Built Warships*, Warship International, n°1-1987 ; C. Saint Hubert, *Confederate Warships Built or Acquired in Great Britain and France, 1861-65*, Warships Supplements, n°64 et 66, World Ship Society, 1981.

- ***Machines et performances des deux bâtiments***

Hélices jumelles. Deux paires de machines usinées par les établissements Mazeline au Havre. Vers 1844, les frères Mazeline avaient entamé la fabrication de machines marines, ils obtiennent la médaille d'or à l'exposition universelle de 1844. En 1856, leur entreprise compte plus de 360 salariés et prend le nom de *Chantiers et Ateliers du Canal Vauban, Mazeline et Cie*. Ensuite de sa fusion avec les chantiers de Lucien Arman, en 1863, la compagnie s'intitule désormais *Compagnie Anonyme des Chantiers de l'Océan*.<sup>34</sup>

Les hélices développaient une puissance nominale de 300 CV ou réelle de 1 200 CV. Leurs machines pouvaient agir par paire et individuellement sur les hélices en bronze, qui comprenaient quatre pales. En actionnant l'une des deux machines en sens inverse, le bâtiment pouvait virer dans un cercle dont le centre correspondait à celui de son pont. Un condenseur d'eau potable avait été fixé latéralement sur la chaudière. Vitesse : 10 nœuds en moyenne et 14 sur mer étale, aux essais.

### **Corvettes bâties aux Chantiers de l'Océan de Lucien Arman<sup>35</sup>**

Prix de revente des *Louisiana (Augusta ou Yeddo)* (61 800 £) et *Mississippi (Osaca ou Victoria)* (61 400 £). Corvettes à vapeur de 1 500 ou 1 800 tonneaux. Longueur, 74 m ; largeur au maître-bau, 10,60 m ; tirant d'eau, 5,50 m. Aménagement d'une belle dunette sur le gaillard d'arrière. Coque en bois. Corvettes grées en brick. Vergues métalliques déployant des voiles carrées et de puissants perroquets. Machines usinées chez Joliet, Barbier et Dubigeon & Fils à Nantes et chez Mazeline au Havre. Puissance nominale 400 CV, réelle 1 300 CV. Hélices jumelles, 13 nœuds aux essais. Armement : 12 ou 14 canons rayés de 30 français.

### **Corvettes bâties aux Chantiers Voruz à Nantes<sup>36</sup>**

*Georgia (San Francisco - Union)* et *Texas (Shangäi - America)*.

Prix non précisé. Gréement et caractéristiques générales identiques aux corvettes de Lucien Arman, mais leur longueur était de 67 m et leur largeur au maître-bau de 9,15 m.

### **Artillerie des cuirassés et des corvettes<sup>37</sup>**

Les pièces sont parfois identifiées - et à tort - comme des Armstrong. C'est Voruz qui paya des droits à la firme britannique Blakely pour les couler en France. Le Blakely rayé de 9 ou 11 pouces, était logé dans la tourelle du gaillard d'avant. La tourelle étant fixe, le navire devait manœuvrer pour pointer sa pièce sur une cible latérale. La tourelle arrière contenait 2 Blakelys rayés de 5,5 pouces (70 pounds) sur pivot. Les 5 sabords de cette tourelle permettaient aux 2 pièces de balayer un angle de 180°.

Bulloch commanda 48 canons et 200 boulets par pièce. Dans son courrier, il confondit le 30 pounders avec le canon rayé de 30 français, qui tirait des obus cylindriques de 30 kg. Les 48 pièces fondues par Voruz étaient de calibre 6 ¼ et pesaient environ 3 300 kg (6 400 pounds).

---

<sup>34</sup>A. Perrot, *Construction navale au Havre*, Fil rouge, n°6, Revue départementale d'Histoire Sociale, Le Havre.

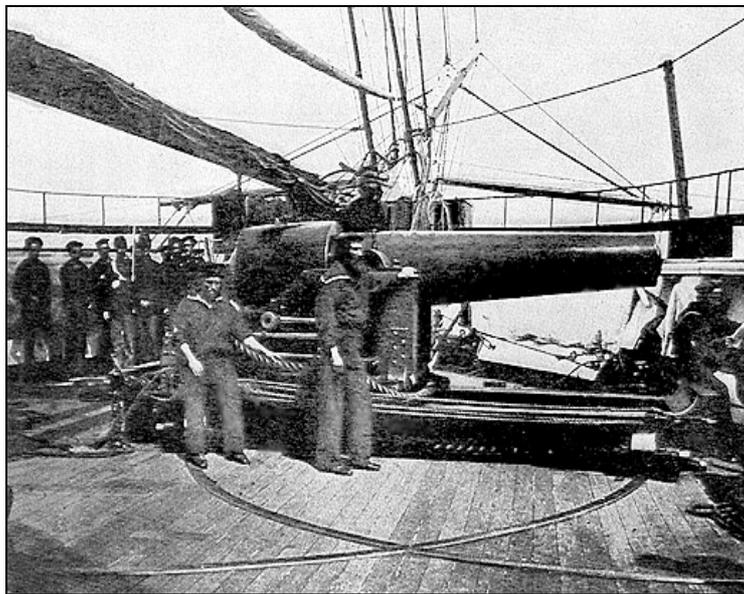
<sup>35</sup>St. Hubert, *Confederate Warships*, pp. 28-29 ; Sullivan, *Phantom Fleet, the Confederacy*, pp. 27-29 ; Case & Lynn, *Civil War Diplomacy*, pp. 435-36 ; Spencer, *Confederate Navy in Europe*, pp. 159-61 ; Bulloch, *Secret Services*, vol. 2, pp. 33, 75, 99 ; *Dictionary of American Fighting Ships*, vol. 2, p. 567 ; *ORN*, vol. II-2, p. 524.

<sup>36</sup>Ibid.

<sup>37</sup>Extraits de *Captain Alexander Blakely R.A., Original inventor of improvements in cannon and the greatest artillerist of the age* <http://captainblakely.org/TheGuns.aspx>



**Blakely rayé de 30 placé sur affût. Fabrication Voruz, 1864.  
*Escuela Naval, Callao, Pérou.* <http://captainblakely.org/TheGuns.aspx>**



**Pièce de marine pivotant sur les rails encastrés dans le pont du navire.  
(Library of Congress)**