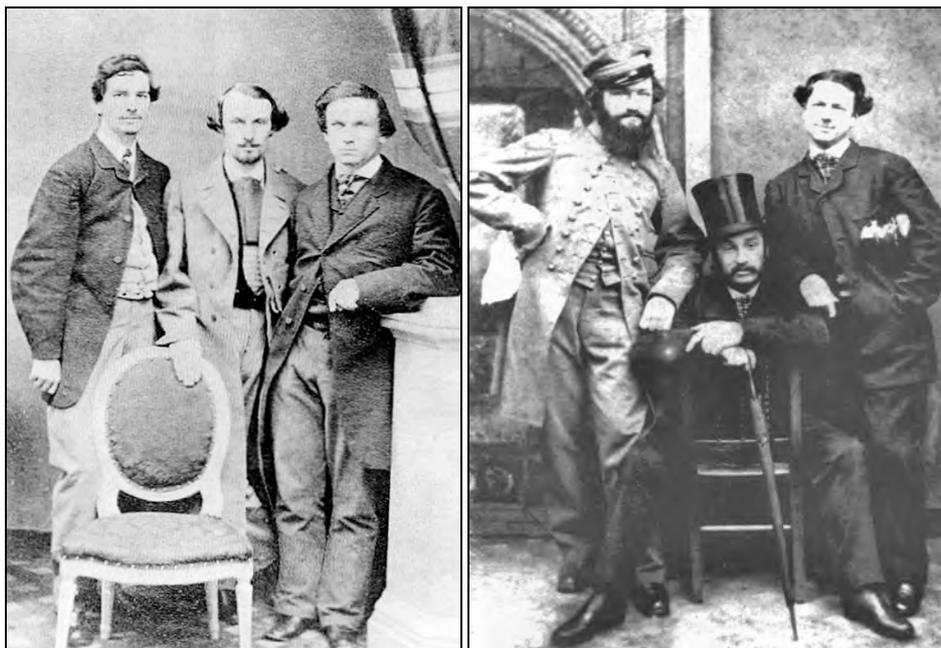


# LA FRANCE ET LES CONFÉDÉRÉS®

## 2<sup>e</sup> PARTIE

### LES CROISEURS DE M.F. MAURY À BORDEAUX, CALAIS ET CHERBOURG

#### Serge Noirsain



Officiers du CSS *Rappahannock* à Calais.  
(*Belles, Beaux and Brains of the '60* de T.C. De Leon, 1907)

#### **Matthew F. Maury**

Jusqu'à son envoi en Europe, le *commander*<sup>1</sup> Matthew Fontaine Maury ne s'était préoccupé que du perfectionnement de ses mines marines et de son Bureau des submersibles. La causticité de son caractère lui avait valu de solides inimitiés au cours de sa carrière professionnelle dans la marine des Etats-Unis. Son comportement agressif résultait probablement de sa relégation dans un service administration de la Marine américaine à la suite d'un grave accident de diligence en 1839, qui le rendit définitivement inapte au service en mer. Maury fut l'officier confédéré le mieux préparé pour une mission à l'étranger en raison de ses travaux scientifiques. Ses ouvrages sur les courants marins et l'hydrographie : *Physical Georgraphy of the Sea* et *Guide to the Navigation*, avaient été traduits dans toutes les langues européennes. Il fut également le premier à organiser, en 1853 à Bruxelles, un symposium international sur la météorologie, auquel prirent part des scientifiques de l'Europe entière.

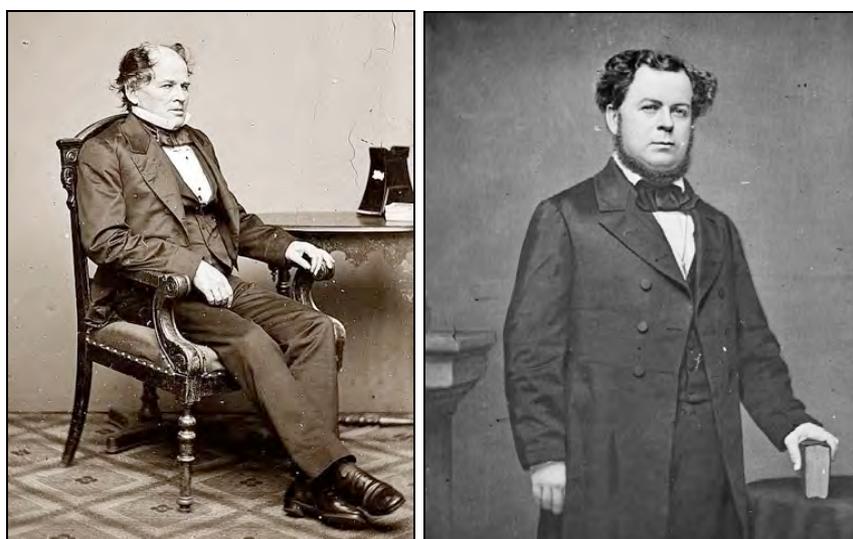
Pour se débarrasser de cet officier qui avait un avis sur tout et pas toujours celui qu'il souhaitait, le ministre de la Marine confédérée tente de l'expédier à Cuba pour une mission mineure. Maury avait encore des amis politiques dont l'intervention force Mallory à rapporter sa décision. Vers la fin de l'été 1862, le Congrès nomme Maury à la

---

<sup>1</sup> Grade immédiatement inférieur à celui de capitaine, qui autorisait un officier à commander une flottille ou un puissant croiseur de haute mer.

tête d'un comité chargé de superviser la gestion du département de la Marine. Comme Maury refuse ce poste, Mallory l'investit d'une « *mission secrète* » en Europe. Le 9 octobre 1861, il part pour les Bermudes. Ses instructions, telles que Mallory les lui formula, n'apparaissent sur aucun document officiel. On peut cependant les percevoir au travers du courrier concernant ses activités en Europe. Dans une note à James D. Bulloch, l'officier chargé d'acheter ou de faire bâtir des navires de guerre en Grande-Bretagne, Stephen Mallory dit notamment : « *Le commander Maury est envoyé en Europe pour une mission spéciale. Vous lui fournirez les fonds nécessaires à ses dépenses et à son salaire.* »<sup>2</sup>

Le 10 décembre 1862, James Mason, le commissionnaire confédéré à Londres, écrit au secrétaire d'Etat Judah Benjamin : « *Je n'ai pas encore pris de dispositions pour appliquer le plan qui nous permettrait d'obtenir de l'argent en échange d'obligations sur le coton. Toutefois, le commander Maury est arrivé ici entre-temps. Le secrétaire à la Marine l'a autorisé à se servir de nos obligations en coton s'il le jugeait faisable et nécessaire pour réaliser les projets que le gouvernement lui a confiés.* »<sup>3</sup>



**Commander Matthew F. Maury et Stephen Mallory. (National Archives)**

Le jour même de son débarquement à Liverpool, le 23 novembre 1862, Maury se présente chez Fraser & Trenholm, la compagnie anglo-sudiste qui gérait les fonds confédérés en Europe (voir notre article : ***Fraser, Trenholm & Co, une Compagnie Anglo-sudiste***, accessible sur ce site). Il y rencontre Bulloch pour la première fois avant de prendre possession de l'appartement que ce dernier lui avait loué dans Sackville Street, à Londres. Au cours de ses entretiens avec des personnalités issues des cercles mondains, politiques et scientifiques, Maury comprend que, dans son ensemble, l'opinion publique britannique était nettement défavorable à la cause esclavagiste.<sup>4</sup> Toutefois, comme sa réputation de scientifique lissait davantage son image que celle des autres agents rebelles, il entreprend d'exprimer les revendications de la Confédération par des articles dans la presse. C'est durant cette phase politique des activités de Maury, que Mallory l'enjoint d'acquérir un steamer assez puissant pour razzier le commerce maritime yankee.

<sup>2</sup> F.L. Williams, *M.F. Maury, Scientist of the Sea*, pp. 396-97 ; *Official Records of the Union and Confederate Navies (ORN)*, vol. II-2, p. 270, Government Printing Office.

<sup>3</sup> *ORN*, vol. I-3, p. 617.

<sup>4</sup> W.F. Spencer, *The Confederate Navy in Europe*, University of Alabama Press, p. 134. Pour plus de détails sur l'opinion publique britannique défavorable aux Confédérés, voir E.D. Adams, *Great Britain and the American Civil War*, 2 vol., Gloucester, 1957 ; B.B. Sideman & L. Friedman, *Europe looks at the Civil War*, New York, 1960 et F.L. Owsley, *King Cotton Diplomacy*, Chicago, 1969.

## *Le Japan ou CSS Georgia*

Maury n'avait pas attendu les instructions de Mallory pour prospecter le marché naval. Le 20 décembre 1862, tout en préparant un éditorial pour le *Times*, il entame une correspondance suivie avec son vieil ami, le capitaine Martin J. Jansen de la marine néerlandaise. Sachant que celui-ci visitait fréquemment les ports et les docks dans le cadre de sa mission officielle en Grande-Bretagne, Maury lui avait demandé de lui signaler les steamers « *n'ayant pas un tirant d'eau de plus de 4,70 m, rapides sous le vent et à la vapeur et capables de tenir en mer pendant une année.* »<sup>5</sup> Jansen sert loyalement son ami et le tient au courant de tout ce qui se passait sur les yards anglais et écossais. Cette méthode permettait à Maury d'éluder les espions fédéraux qui épiaient ses déplacements. C'est donc Jansen qui attire l'attention de Maury sur le *Japan* en janvier 1863. Ce brick à vapeur était en cours d'achèvement chez Denny Brothers à Dumbarton, sur le fleuve Clyde, en Ecosse. Il ne manquait plus que les fonds pour se l'approprier. Le 1<sup>er</sup> février 1863, le commander William F. Maury (le cousin de M.F. Maury) lui remet 1 500 000 \$ en *Cotton Certificates* (approximativement 875 000 £ de l'époque). Les *Cotton Certificates* étaient des actions sur le coton sudiste, émises par le gouvernement confédéré et cotées à la Bourse de Londres. Pour plus de détails sur les *Cotton Certificates*, voir sur ce site, notre article : ***Comment les Confédérés payaient-ils leurs armes et leurs navires en Europe.***

James Mason, le commissionnaire confédéré à Londres, était le seul qui pouvait autoriser la négociation des *Cotton Certificates* en Grande-Bretagne. De prime abord il s'y oppose sous prétexte que leur mise sur le marché nuirait à l'emprunt que le banquier français Emile Erlanger devait lancer le 19 mars. Maury harcèle Mason et invoque la priorité réservée à un nouveau croiseur. Ce dernier finit par céder à condition de ne pas monnayer les *Cotton Certificates* avant un délai de soixante jours. Maury les dépose à la banque Lindsay en garantie d'un emprunt qu'il obtient six semaines plus tard.<sup>6</sup>

Pour ne pas éveiller la suspicion des agents fédéraux sur place, Maury ne visite jamais le dock où le *Japan* était en cours d'achèvement à flot et recourt à un homme de paille pour acheter le navire, un certain Thomas Bold qui travaillait pour un certain Jones, frèteur très connu à Liverpool. Au nom de cette compagnie, Bold conclut la transaction avec la compagnie J.H. Schroeder de Londres, qui utilise les fonds que Maury avait placés à la banque Lindsay, et acquiert le *Japan* en mars 1863.

C'est peut-être sur la recommandation de Matthew Maury, que le secrétaire à la Marine confia le commandement du *Japan* à son cousin, le commander William L. Maury. En attendant le lancement du bâtiment à Dumbarton, William Maury s'installe dans un village voisin. Par mesure de précaution, seul le capitaine Jansen se rend sur le chantier naval pour suivre la progression des travaux. Début mars 1863, Matthew F. Maury apprend que son bâtiment appareillera dans les trois semaines.<sup>7</sup>

Il était donc urgent de le pourvoir d'un équipage, mais qui s'en chargerait ? Matthew Maury ne connaissait aucun officier de la marine confédérée, qui fût disponible à ce moment-là en Grande-Bretagne. La chance lui sourit car Bulloch avait entre-temps rassemblé des officiers pour l'*Alexandra*, un autre croiseur qui n'avait pas encore été saisi par les autorités britanniques. Usant des prérogatives dues à son rang, Maury les réquisitionne. Des neuf officiers dont il s'accapare, deux avaient déjà servi à bord du *CSS Sumter* de Raphaël Semmes et végétaient en Europe (voir nos photos de l'en-tête de ce texte). Le département de la Marine avait dépêché les sept autres à Bulloch.<sup>8</sup>

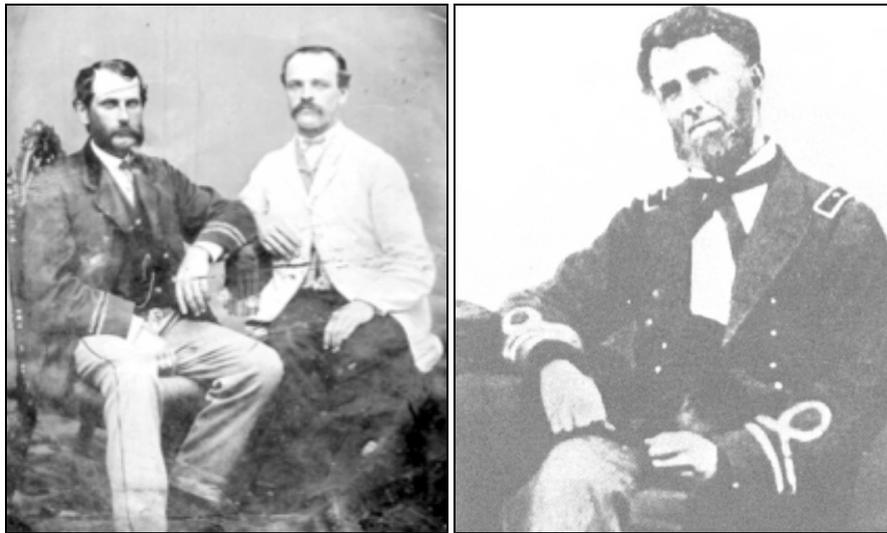
---

<sup>5</sup> Spencer, *Confederate Navy in Europe*, p. 38.

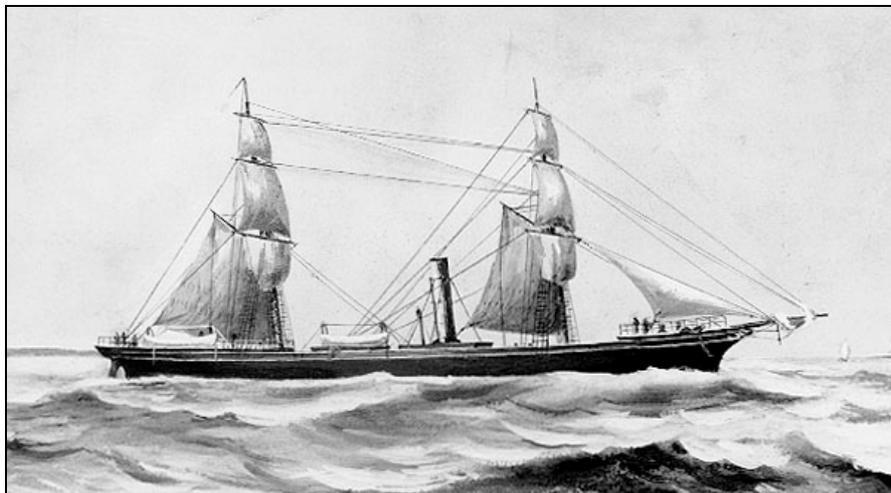
<sup>6</sup> Spencer, *Confederate Navy*, pp. 138-39, 145 ; R. Lester, *Finances and Purchasing in Great Britain*, p. 57.

<sup>7</sup> R.C. Todd, *Confederate Finance*, pp. 182, 185, Athens, 1954 ; Spencer, *Confederate Navy*, p. 139

<sup>8</sup> Spencer, *Confederate Navy*, pp. 141-42 ; T.J. Scharf, *History of the Confederate Navy*, p. 803, New York, 1969.



**James D. Bulloch (en blanc) et le commandeur William L. Maury (en uniforme à droite).  
(US Naval Historical Center Photograph)**



**CSS Georgia par Clara Ray. (US Naval Historical Center Photograph)**

Armer le navire en guerre était une autre affaire pour laquelle Matthew Maury devait passer par Bulloch. Celui-ci paya et enleva les canons et les articles d'ordonnance à Londres et, par l'entremise de la compagnie Fraser & Trenholm, affréta le steamer *Alar* pour les convoyer. Une dizaine de jours avant le grand départ, les deux Maury se concertent à Londres pour peaufiner les détails de l'opération. Le 1<sup>er</sup> avril 1863, le *Japan* quitte le port de Greenock, sur l'estuaire du fleuve Clyde, manœuvré par une poignée de matelots qui croyaient partir pour Singapour. Il était temps car, le lendemain, sur requête du consulat américain de Glasgow, arrivait l'ordre de saisir le bâtiment. Thomas H. Dudley, le consul des Etats-Unis à Liverpool, possédait une excellente description du *Japan*, mais les Britanniques ne le localisent pas à temps parce qu'il oublia de préciser que le bâtiment se trouvait à Greenock !<sup>9</sup>

Le brick et son tender se retrouvent près de l'île d'Usham, au large de Brest. Les officiers confédérés montent à son bord pour superviser sa transformation en navire de guerre et, le 9 avril 1863, ils hissent leurs couleurs sur le *Japan*, rebaptisé *CSS Georgia*. Sur les 50 marins racolés pour le prétendu voyage en Orient, 13 s'enrôlent par appât du gain, les autres retournent en Angleterre avec le *Alar*.<sup>10</sup>

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

<sup>9</sup> F. Merli, *Confederate Shipbuilding in Great Britain*, pp. 129-30, Indiana U. Press, 1970.

<sup>10</sup> J.M. Morgan, *Recollections of a Rebel Reffer*, pp. 113-14, London, 1917.

dans les bas-fonds des ports et même à bord des cargos capturés en haute mer. Sans aucune exception, tous les commandants rebelles qui relâchèrent dans les ports neutres recoururent à ce mode de recrutement pour se forger des équipages et tous se heurtèrent aux autorités locales à ce propos. Le commander William L. Maury effectua une courte mais fructueuse carrière durant laquelle il détruisit ou rançonna neuf cargos nordistes d'une valeur globale estimée à 406 000 \$.<sup>11</sup> Du 9 avril au 28 octobre 1863, sa croisière le conduisit aux Açores, au Brésil et à Ténériffe avant de relâcher définitivement sur la côte française. Avant d'être revendu par les Confédérés, il provoqua encore des émois dans la politique étrangère française. Nous en reparlerons plus loin.

### ***Le Victor ou CSS Rappahannock***

Peu après le départ du *CSS Georgia* dans l'Atlantique sud, le secrétaire à la Marine requiert Matthew F. Maury de s'en procurer un autre. Comme il ne tenait pas se compromettre en rôdant dans les yards et les ports, Maury délègue cette tâche au lieutenant William F. Carter, un officier de marine en vacance d'affectation.<sup>12</sup> Ce fut donc celui-ci qui attira l'attention de Maury sur le *Victor*, un brick à vapeur complètement pourri que la Royal Navy avait déclassé en 1863. Ses machines étaient usées et il ne valait pas le coût d'une refonte. Dans son journal intime, Maury nota que Carter et l'un de ses adjoints lui avaient certifié qu'il s'agissait « *d'un fin bâtiment* » sur lequel ils devaient absolument mettre la main.<sup>13</sup>

Quel que soit le point de vue à ce sujet, il était clair qu'après l'évasion des *CSS Alabama*, *Florida* et *Georgia* et après la mise sous tutelle des rams cuirassés que Laird avait construits à Birkenhead, il devenait de plus en plus difficile pour le Sud d'acheter des navires sur le territoire britannique. La phase suivante, c'est-à-dire l'achat du *Victor*, était donc une opération extrêmement délicate. En juillet 1863, l'emprunt Erlanger avait renfloué les finances confédérées en Europe, pourtant ce ne fut pas avec ces fonds que Maury acquit ce brick. Il reprend contact avec son cousin anglais Thomas Bold et les deux compères réussissent un exploit que Bulloch lui-même n'aurait pas imaginé. Bold s'acoquine avec la compagnie Gordon Coleman pour qu'elle joue les intermédiaires auprès de l'amirauté britannique et, de juillet à octobre, le *Victor* opère sa refonte à Sheerness, un port du Kent situé au confluent de la Tamise et du fleuve Mersey. Le personnel qualifié de la Royal Navy accomplit une bonne partie de la besogne. L'opération se déroule comme prévu. Maury remet à Tom Bold 100 *Cotton Certificates* que celui-ci échange aussitôt pour des devises britanniques. Après avoir prélevé sa commission, Bold rembourse le prix du croiseur à la compagnie Coleman, verse la première tranche le 6 octobre et la seconde le 24 novembre 1863.<sup>14</sup>

Le 9 octobre, le *Victor* rentre en cale sèche afin de procéder à l'inspection intégrale de sa coque et de renouveler son gréement. Cela nécessitait quelques démarches supplémentaires qui exigeaient l'autorisation de Lord John Russell, le ministre des Affaires étrangères. Russell ne s'opposa pas à la vente du *Victor*, mais les affaires précédentes l'ayant rendu circonspect, il « *réserve momentanément* » son accord au sujet du renouvellement du gréement du *Victor*. Le 10 novembre 1863, la compagnie Coleman en prend possession et le rebaptise *Scylla*. Elle avait déclaré qu'elle le destinait au commerce dans les mers de Chine. Apprenant que les Chinois eux-mêmes avaient rejeté l'achat de ce bâtiment, le consul fédéral à Londres, Freeman H. Morse, doute de la légitimité de la transaction. En outre, l'offre de la compagnie Coleman pour

---

<sup>11</sup>J.T. Scharf, *Confederate Navy*, vol. II, p. 803 ; *Dictionary American Fighting Ships*, vol. 2, p. 527, U.S. Government Printing Office, 1959-1968 ; Lester, *Confederate Finance and Purchasing in Great Britain*, p. 77, Charlottesville, 1975 ; J.D. Bulloch, *Secret Services of the Confederate States in Europe*, vol. 2, pp. 261-62, New York, 1972 ; Spencer, *Confederate Navy in Europe*, pp. 139-40.

<sup>12</sup> *ORN*, II-2, p. 471.

<sup>13</sup> Lester, *Finance and Purchasing*, p. 81 ; Merli, *Confederate Shipbuilding in Great Britain*, pp. 218-19.

<sup>14</sup> Lester, *Finance and Purchasing*, p. 81 ; Bulloch, *Secret Services*, vol. 2, p. 265.

ce navire lui paraissait exagérée. A défaut d'indices, l'ambassade américaine n'ose pas réagir. Il est vrai que, dans le contexte du moment, l'amirauté britannique elle-même avait soupçonné un nouveau subterfuge de la part des agents confédérés. Craignant à tout moment qu'une indiscretion fasse avorter son projet, Maury décide de lancer son vaisseau dans les plus brefs délais. Le 19 novembre 1863, sans attendre l'autorisation de Lord Russell, la compagnie Coleman remâte le *Scylla* grâce à la naïveté du commandant du H.M.S. *Cumberland*, qui avait vu là l'opportunité d'expérimenter son nouveau treuil. C'était un gréement sommaire, mais il avait le mérite d'exister.<sup>15</sup>

Le 23 novembre, un officier britannique aurait délivré, à la compagnie Coleman, les documents de sortie du *Scylla*, mais l'existence de cette formalité est sujette à controverse. Il semble plutôt que, vu l'urgence, Maury ordonna à celui qui devait le commander, le lieutenant William P. Campbell, d'appareiller dès le lendemain. Quand le brick confédéré entre dans la Tamise, une vingtaine d'ouvriers oeuvraient encore à son bord et « *ses espars et ses cordages gisaient en désordre sur son pont.* »<sup>16</sup> Campbell devait sortir au plus vite des eaux territoriales britanniques et gagner un point au large de Cherbourg où le *CSS Georgia* était censé lui céder ses canons et son équipage. Ce croiseur y mouillait depuis le 28 octobre 1863.

A mi-chemin, dans le Channel, Campbell hisse les couleurs confédérées et proclame que le bâtiment, rebaptisé *CSS Rappahannock*, était incorporé dans la marine de guerre confédérée. Malheureusement, il ne suffit pas d'une plume sur un vieux chapeau pour faire un mousquetaire et sa vieille machinerie tomba en panne. Les ouvriers emmenés par surprise n'étaient pas des marins, et l'équipage, officiers compris, était insuffisant pour manœuvrer une voilure trop peu envergurée. La seule solution était de gagner le port le plus proche. Quelle ne fut donc pas la surprise de Maury, le 27 novembre 1863, en recevant du lieutenant Campbell un télégramme lui annonçant qu'il avait dû chercher refuge dans la rade de Calais. Quelques jours plus tard, Maury griffonna dans son journal intime : « *Je n'ai désormais plus rien à voir avec ce navire !* »<sup>17</sup>

L'entrée du brick à moitié gréé dans le port de Calais déchaîna une bourrasque au sein de l'ambassade américaine. L'amirauté britannique réagit immédiatement en infligeant des mesures disciplinaires à ses deux officiers impliqués dans l'affaire. Le malheureux commandant du H.M.S. *Cumberland* eut à s'expliquer devant un conseil de guerre. Quant à William Rumble, l'inspecteur de la Royal Navy à Sheerness, il fut sanctionné pour avoir facilité le recrutement d'une partie de l'équipage.

### ***Le CSS Georgia à Cherbourg***

Nous avons vu qu'en s'amarrant dans un dock de Cherbourg, durant la nuit du 28 au 29 octobre 1863, le brick *CSS Georgia* y créa une indéniable effervescence. Pourtant, c'était la deuxième unité confédérée à mouiller dans un port français. Deux mois plus tôt, le *CSS Florida* avait relâché à Brest.

Au sortir de ses sept mois de vagabondage dans l'Atlantique, le *CSS Georgia* nécessitait une refonte générale, une révision de ses machines et un bon carénage. Affaibli par la maladie, William L. Maury en cède le commandement au lieutenant William E. Evans le 19 novembre 1863. Tous deux avaient résolu de se débarrasser du brick en raison de ses pauvres performances sous la voile et de son manque d'autonomie en termes de combustible. La décision finale incombait au commodore Samuel Barron, le commandant des forces navales confédérées en Europe. Comme

---

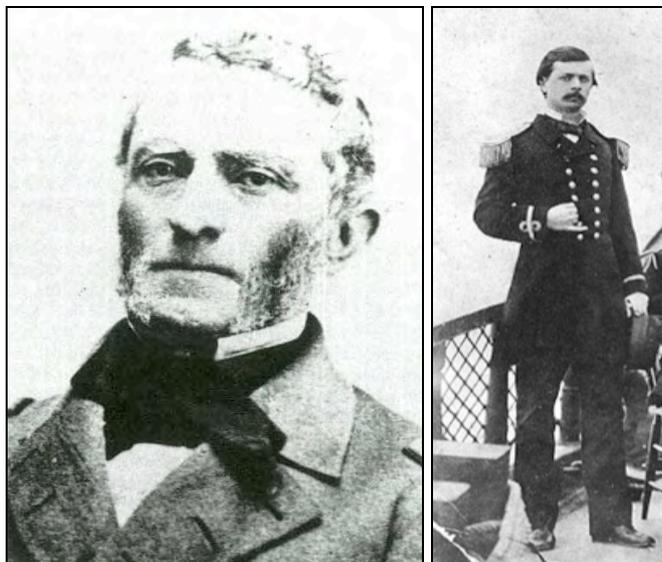
<sup>15</sup> Lester, *Finance and Purchasing*, p. 81-82.

<sup>16</sup> Selon Spencer (p. 143), le navire reçut ses documents de douane (clearance) le 23 novembre 1863. En revanche, Lester (p. 82) et Merli (p. 220) soutiennent le contraire.

<sup>17</sup> Scharf, *Confederate Navy*, p. 80 ; Spencer, *Confederate Navy in Europe*, p. 143 ; Lester, *Finance and Purchasing*, pp. 82-83.

celui-ci tarde à se manifester, le *CSS Georgia* ne bouge pas de Cherbourg pendant quatre mois en dépit de la proximité du quartier général des forces navales en Europe.<sup>18</sup>

En effet, Barron résidait au 30 de la rue Drouot à Paris et avait installé son bureau au 172 de la rue de Rivoli. Slidell habitait également à Paris, au 19 de la rue de Marignan. Ces immeubles existent encore.



**A gauche : Commodore Samuel Barron. (Library of Congress)**

**A droite : 1<sup>st</sup> lieutenant William E. Evans, commandant du *CSS Georgia*. (Library of Congress)**

Barron finit par céder aux arguments du lieutenant Evans à condition de transférer, au préalable, les canons du *CSS Georgia* sur le *CSS Rappahannock*. Pour des raisons évidentes, cette opération devait avoir lieu hors des eaux territoriales françaises. Or, nous avons vu que ses avaries avaient bloqué le *Rappahannock* à Calais. Fin janvier 1864, ne connaissant ni l'état de ce bâtiment ni la polémique dont il était l'objet, Barron envisage d'amalotter les deux croiseurs jusqu'à un point de la côte marocaine où les attendrait le *CSS Florida*. Sous la protection de celui-ci, le *Rappahannock* pourrait tranquillement préparer sa campagne avec les marins et l'armement du *Georgia*.

Totalement hors du coup, Barron ordonne au commandant du *Rappahannock* de mettre le cap sur les côtes californiennes pour saigner les pêcheries nordistes du Pacifique. Les *Florida* et *Georgia* étaient prêts : le premier traînait à Brest depuis août 1863, et l'autre à Cherbourg depuis octobre de la même année. Le *Rappahannock* ne les rejoindra pas, d'abord parce qu'il en était incapable en raison de son état et de son manque de matelots, ensuite parce que la diplomatie américaine contrecarra ce projet.<sup>19</sup>

Comme William Dayton avait cru comprendre que le *Rappahannock* attendait un tender pour s'armer en guerre en haute mer, il menace Drouyn de Lhuys, le ministre français des Affaires étrangères, de poursuivre la France en dommages et intérêts si cette corvette causait du tort au commerce maritime américain. D'autres événements interviennent et l'ordre de détenir le *Rappahannock* à Calais tombe le 15 février 1864. Dans une de ses lettres au ministre de la Marine, Drouyn de Lhuys lui rappelle que le refus du Sénat américain de reconnaître l'empire de Maximilien était une manifestation péremptoire de l'antagonisme des Américains à leur égard, et que la France devait éviter toute démarche hostile afin de préserver ses intérêts au Mexique. En conclusion, Drouyn de Lhuys lui recommande la plus grande fermeté dans l'affaire de Calais.<sup>20</sup>

<sup>18</sup> *ORN*, I-2, p. 810 ; I-3, p. 958 ; Morgan, *Rebel Reefer*, p. 163 ; Bulloch, *Secret Services*, vol. 2, p. 263.

<sup>19</sup> *ORN* vol. I-2, pp. 810, 819 ; vol. II-2, p. 575, 580.

<sup>20</sup> Archives de la Marine- Fonds BB4/1345/I. Drouyn de Lhuys à Chasseloup-Laubat ; L. Case et W.F. Spencer, *The United States and France, Civil War Diplomacy*, Philadelphia, 1970.

Après son inutile périple sur les côtes marocaines, le *CSS Georgia* réapparaît sur la Garonne le 25 mars 1864 et sollicite l'autorisation d'accoster aux docks de Bordeaux. Les autorités portuaires accèdent à sa requête mais seulement pour 24 heures, conformément à la législation maritime concernant un bâtiment de guerre émergeant à une nation en conflit avec une autre. Craignant d'être obligé de sortir du port à un moment qu'il n'aurait pas choisi, le commandant du *CSS Georgia* se contente de louvoyer en lisière des eaux territoriales françaises jusqu'au 28 avril 1864, lorsqu'il apprend qu'il n'y avait plus aucun espoir d'extirper le *Rappahannock* de Calais.<sup>21</sup>



**William Dayton, ministre des Etats-Unis à Paris - Edouard Drouyn de Lhuys, ministre des Affaires étrangères - Justin de Chasseloup-Laubat, ministre de la Marine.**

Le 29 avril 1864, le commodore Barron annonce à Bulloch que sa nouvelle tentative de transborder les canons du *CSS Georgia* avait échoué et que, la veille, le croiseur avait quitté Bordeaux pour gagner la baie de Biscaye et rejoindre le Channel. Le 10 mai 1864, le lieutenant Evans le désarme à Liverpool, liquide les gages de son équipage et expédie ses officiers à Paris. Le 1<sup>er</sup> juin 1864, malgré l'hostilité du ministre nordiste à Londres, Edwin Bates, un important négociant de Liverpool, rachète le *CSS Georgia* et, le 11 août, l'expédie sur Lisbonne pour y charger du fret. Quatorze jours plus tard, la frégate *USS Niagara* l'intercepte et l'escorte à Boston où siégeait le tribunal américain des prises. Le *Georgia* resta aux Etats-Unis malgré les protestations de son propriétaire britannique<sup>22</sup>.

### ***L'impasse du Rappahannock à Calais***

Le *CSS Rappahannock* engendra la plus longue et la dernière polémique entre la France et les émissaires de la Confédération. Le 26 novembre 1863, c'est-à-dire sept mois avant la leçon de modestie inculquée à Semmes et à son *CSS Alabama* au large de Cherbourg, la corvette à vapeur *Rappahannock* avait pénétré dans la rade de Calais. Le *London Daily News* écrivit à ce propos : « *Un grand steamer pénétra dans le port de Calais où il jeta l'ancre. Peu après, il fut abordé par une chaloupe de la douane (...) son capitaine déclara (...) qu'il venait du fleuve Clyde (...) Il fit hisser les couleurs françaises puis les officiels français se retirèrent (...) pour rendre compte de l'événement à leurs supérieurs. A Liverpool, les capitaines et les armateurs américains attendent avec beaucoup d'anxiété la réaction du gouvernement français.* »<sup>23</sup>

<sup>21</sup> ORN, vol. II-3, p. 1079 ; Bulloch, *Secret Services*, vol. 2, p. 263-64.

<sup>22</sup> Spencer, *Confederate Navy in Europe*, pp. 179-80, 184 ; Morgan, *Rebel Reefer*, pp. 178-80 ; Bulloch, *Secret Services*, vol. II, pp. 2645-65 ; Scharf, *Confederate Navy*, vol. II, p. 803 ; Lester, *Finances and Purchasing in Great Britain*, pp. 79-81.

<sup>23</sup> ORN vol. II-3, pp. 966-67.

Compte tenu de l'état du vaisseau du lieutenant William P. Campbell - il était presque dégréé - les autorités portuaires de Calais lui permirent d'user des commodités de la rade afin de reprendre la mer dans des meilleures conditions. Cette faveur ne revêtait rien d'extraordinaire puisque la France avait déjà offert les mêmes avantages au *Florida* à Brest, en août 1863, et au *Georgia* à Cherbourg en octobre de la même année. En revanche, le *Rappahannock* se réfugiait en France à un moment où son gouvernement, et le ministre Drouyn de Lhuys en particulier, avaient déjà d'énormes problèmes à résoudre avec les deux précédents bâtiments confédérés.

Dès son arrivée à Calais, le lieutenant Campbell enfreint à deux reprises la neutralité française. Il enrôle quelques-uns des marins britanniques qui se trouvaient à son bord puis il accueille les officiers confédérés qui étaient arrivés par chemin de fer. Le 4 décembre 1863, William Dayton, le ministre des Etats-Unis à Paris, fait déposer chez Drouyn de Lhuys un pli dans lequel il accuse la préfecture maritime de Calais d'outrepasser ses pouvoirs. Ses récriminations se fondaient sur l'origine du *Rappahannock*, sur les motifs de son arrivée à Calais et sur la subreptice augmentation de son équipage. Il ne tolérait pas davantage la mise de ce bâtiment en cale de radoub car elle renforcerait ses capacités de nuire au commerce maritime américain.<sup>24</sup>



**Le CSS Rappahannock à Calais. (US Naval Historical Center)**

Pendant plusieurs mois, des lettres de Dayton et des affidavits dénonçant les activités de présumés Sudistes dans le Pas-de-Calais déferlèrent sur le bureau de Drouyn de Lhuys. Dayton n'hésite pas à taxer de laxiste l'attitude du gouvernement français : « *Il n'est pas question que les ports de France et de Grande-Bretagne deviennent des bases d'opérations contre nous. Des réclamations seront formulées en temps voulu pour les dommages que le Rappahannock pourraient occasionner à notre commerce, s'il était autorisé à sortir de Calais.* »<sup>25</sup>

Dans un premier temps, le ministre des Affaires étrangères oppose à son interlocuteur américain un mutisme prudent mais pas pour autant inactif. Le 23 décembre, il décrit à Chasseloup-Laubat l'urgence de faire déguerpir le navire sudiste sans le moindre délai. Il insiste également sur la nécessité d'empêcher son commandant de recruter des marins supplémentaires sur place et d'importer de l'armement à son bord. Chasseloup-Laubat analyse alors prudemment et patiemment ce qu'il est autorisé

<sup>24</sup> Ibid, p. 968 ; Case et Spencer, *Civil War Diplomacy*, pp. 501-502.

<sup>25</sup> Case et Spencer, *Civil War Diplomacy*, pp. 501-502.

à concéder à la corvette rebelle dans le cadre des réparations de ses avaries et ce qu'il doit lui refuser en vertu de la neutralité française.

Le 4 janvier 1864, le préfet maritime de Calais lui signale que Dayton exagère et que ses allégations sont dénuées de fondement. Le 13 janvier, Drouyn de Lhuys répond enfin au diplomate américain que le port de Calais avait admis la corvette confédérée parce qu'elle était en difficulté et que les installations portuaires n'avaient été mises à sa disposition que pour accélérer son départ sans pour autant admettre l'accroissement de son équipage, l'amélioration de ses performances navales ou la livraison de pièces d'artillerie.<sup>26</sup>

Le 4 février, le commissaire à l'Inscription maritime de Calais transmet au lieutenant Campbell une note l'invitant à vider les lieux :

« A Monsieur Campbell,

« Lieutenant commandant le vapeur *Rappahannock*,

« Monsieur, je viens de recevoir de Son Excellence le Ministre de la Marine et des Colonies, une dépêche officielle contenant des ordres précis, formels en ce qui concerne votre bâtiment, et la communication que je dois vous en faire m'est, veuillez ne pas en douter, très pénible. Pourtant, la communication que j'avais eu l'honneur de vous transmettre le 11 du mois dernier et à la suite de laquelle vous m'avez déclaré être en état complet de prendre la mer à environ une semaine de cette date, tout en vous faisant pressentir la possibilité des mesures survenues aujourd'hui, a dû vous préparer entièrement à y faire face. J'ai donc le regret, Monsieur, de vous informer que le gouvernement de Sa Majesté l'Empereur a décidé que j'intimerai « l'ordre au *Rappahannock* de quitter le port de Calais à la marée qui suivra la réception de cette lettre, » et que, faute par vous d'obtempérer à cette injonction, il ne vous sera plus permis de quitter ce port qu'à la fin des hostilités entre les Etats-Unis et les Confédérés.

« Le long séjour de votre bâtiment à Calais et surtout le temps écoulé depuis l'avis précité me font espérer, Monsieur, qu'il vous sera possible d'ici minuit de hâter vos derniers préparatifs de telle sorte que la décision de laquelle je viens d'avoir l'honneur de vous faire part reçoive son exécution. J'ajouterai, Monsieur, que malgré la nature épineuse de mes relations officielles avec vous, je désire vivement que le bref délai qui vous est accordé soit pourtant suffisant. Ai-je besoin d'insister, Monsieur, au moment de votre départ sur ce que les rapports que j'ai eu à adresser à l'égard de votre bâtiment ont été conformes à la vérité telle que mes investigations personnelles et impartiales me l'ont fait trouver et que mes explications ont toujours été loyales, sincères et complètes.

« Veuillez recevoir, Monsieur, l'expression de ma considération très distinguée,

Gosselin, Commissaire de l'Inscription Maritime »<sup>27</sup>

Pendant que la panique secouait les officiers de la corvette confédérée, Drouyn de Lhuys révisait le texte légiférant l'accès des ports français aux belligérants. Le *Rappahannock* en sera la première victime. Ayant maîtrisé la situation, Drouyn de Lhuys consent enfin à entamer la discussion avec Dayton. Elle est vive et la rigueur du ministre américain le force à reconnaître que la détresse du croiseur confédéré résultait essentiellement de son départ illégitime de Grande-Bretagne. Le jour même, Drouyn prie son confrère de la Marine de clouer en rade la corvette sudiste. Le 9 février, sur ordre de ce dernier, le commissaire maritime à Calais notifie au lieutenant confédéré de ne pas quitter le port sans l'assentiment écrit du ministre de la Marine. Six jours plus tard, inconscient des nuages qui s'amoncellent au-dessus de son bâtiment, le lieutenant

<sup>26</sup> AM BB4/13/1346/1 : Drouyn à Chasseloup, 23 décembre 1864 ; Chasseloup à Drouyn, 4 janvier 1864 ; SDC France, Despatches 54, n°400 ; Drouyn à Dayton, 13 janvier 1864.

<sup>27</sup> ORN, vol. II-3, pp. 1016-17.

Campbell essaye d'expliquer au commissaire Gosselin qu'il avait différé son départ uniquement parce qu'on ne lui avait pas livré de charbon.

La réponse de Gosselin, par retour du courrier, le foudroie.

« *A Monsieur Campbell, Lieutenant commandant le vapeur Rappahannock,*

« *Monsieur,*

« *J'ai l'honneur de vous accuser réception de la lettre que vous m'avez adressée hier. J'ai également l'honneur de vous informer que, par suite à la lettre que vous m'avez adressée et dans laquelle vous me faisiez connaître que vous seriez prêt à partir aussitôt l'arrivée de votre charbon, et que j'ai transmise à S.E. le Gouvernement de S.M. l'Empereur qui vient de me prescrire de vous maintenir dans le bassin jusqu'à nouvel ordre et que vous ne pouvez sortir du port que lorsque j'aurai reçu de nouvelles instructions à ce sujet. Les mêmes instructions ont été données à M. le commandant du Galilée.*

« *Agréez, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée,*

*Gosselin, Commissaire de l'Inscription »*<sup>28</sup>

A la suite de cette note, le lieutenant Campbell semble perdre la notion de la réalité. Il n'informe pas le commodore Barron de l'état réel de son bâtiment, or ce dernier croit vraiment disposer d'une unité navale en bon état. Ensuite, il demande qu'au moins un tiers de son équipage soit vraiment originaire du Sud et il se plaint de ne pas parvenir à embaucher des mécaniciens pour remplacer les trois Britanniques qui avaient déserté. Depuis Paris, John Slidell le réprimande pour son inertie et lui reproche d'avoir perdu du temps quand il avait encore l'opportunité de filer subrepticement en mer. Courroucés par ce qu'ils prennent pour de l'inertie chez le commandant du *Rappahannock*, Slidell et le commodore Barron lui ordonne de rentrer dans le Sud et de se faire remplacer par le commandant en second du bâtiment, le lieutenant Charles M. Fauntleroy. Celui-ci avait exploré de fond en comble le « cadeau empoisonné » qu'on lui faisait, son diagnostic atterra Barron et Slidell :

- L'équipage du *Rappahannock* ne compte que 12 « petites mains ». Il y a moins de marins que d'officiers et l'un d'eux souffre d'une déficience mentale.
- Le bâtiment mouille dans un bassin de marée. Donc, en période de jusant, il repose pendant 24 heures sur le fond, presque à sec, un inconvénient qui déforme l'arc de sa quille. En outre, sa coque requiert un complet calfatage.
- Dans l'entrepont, les machines laissent trop peu de place aux hommes. Lorsque la soute aux munitions est remplie, l'espace encore disponible dans la cale ne peut contenir des vivres que pour un mois.
- Les machines semblent en bon état quoique la soute au charbon ne puisse embarquer du combustible que pour quatre jours de vapeur à pleine pression, et le gréement est insuffisant pour courir à la voile.

La conclusion de Fauntleroy est radicale : « *Si une commission d'officiers avait dû ou devait examiner maintenant ce navire, il ne se trouverait pas entre nos mains aujourd'hui.* »<sup>29</sup>

Pendant ce temps, Slidell se perdait dans des arguties stériles auxquelles le ministère de la Marine ne réserva aucune suite. Le 19 février 1864, le ministre Chasseloup-Laubat consent enfin à lui répondre que le *Rappahannock* était resté trop longtemps dans le port et qu'il aurait dû le quitter dans le délai qui lui avait été imparti. Il insiste en outre sur le fait que la mission diplomatique américaine suivait cette affaire de trop près pour que la France puisse désormais fermer les yeux sur cette violation de sa neutralité. Le 26

<sup>28</sup> *ORN*, vol. II-3, pp. 1016-17, 1110-11 ; Case et Spencer, *Civil War Diplomacy*, pp. 502-503 ; AM BB4/1346/1 : Drouyn à Chasseloup, 4 février 1864 et Chasseloup à Drouyn, 15 février 1864.

<sup>29</sup> *ORN*, vol. II-3, pp. 1021-22, 1029 ; vol. II-2, pp. 629-30 ; Spencer, *Confederate Navy in Europe*, p. 180-81 ; *Whittle's Papers*, folder I-1-13 du 8 février au 21 mars 1864.

février, Slidell rétorque au ministre français que le *Rappahannock* n'avait commis aucune infraction et que s'il n'était pas parti dans les délais fixés, c'était uniquement par manque de combustible. Pour toute réponse, Drouyn de Lhuys fait ancrer une canonnière à l'entrée du port, au début du mois de mars.<sup>30</sup>

Ne tenant pas compte du rapport du lieutenant Fauntleroy, le commodore Barron s'entête dans un projet qui lui tenait à cœur : le transfert de l'artillerie et de l'équipage du *CSS Georgia* sur le *Rappahannock*. Nous avons vu qu'après avoir attendu le *Rappahannock* au large des côtes marocaines, le *Georgia* réapparut à Bordeaux le 25 mars 1864. Toujours persuadé que les démarches de Slidell aboutiraient, Barron ordonne aux commandants des deux croiseurs en question de se rencontrer au large de Calais durant la première semaine d'avril 1864 afin d'opérer le transfert de leur armement. Pour le lieutenant Fauntleroy, le projet est évidemment irréalisable. Dans l'hypothèse, tout à fait improbable, que le *Rappahannock* réussisse à s'évader de Calais, le transfert en question était matériellement impossible. Seule une des pièces du *Georgia* pouvait être installée à bord du *Rappahannock*, quant aux autres, il n'en était pas question en raison de leur modèle et des dimensions de leurs affûts. Fauntleroy n'aurait pu être plus explicite dans son courrier à Barron : « *C'est à vous de décider si une telle batterie peut convenir pour le Rappahannock. En outre, ce navire ne peut rester longtemps en mer faute de pouvoir embarquer suffisamment de vivres et de combustible. Même si c'était possible, l'insuffisance de son armement le rendrait incapable de livrer bataille.* »<sup>31</sup>

Dans sa note du 29 avril à Barron, Bulloch évoque la possibilité de tenter une sortie en force avec le *Rappahannock*, mais recommande l'aterrage pour ne pas s'aliéner les faveurs de l'Empereur alors que Slidell les sollicitait dans cette affaire et celle qui concernait les deux frégates et les deux corvettes que Lucien Arman avait bâties à Bordeaux pour les Confédérés<sup>32</sup>. Vu le silence persistant de Drouyn de Lhuys, Slidell et Barron envisagent de le menacer d'abandonner leur corvette sur place, ce que Bulloch leur déconseille aussitôt : « *Un geste aussi précipité (...) pourrait contrarier toutes nos autres entreprises dans ce pays.* » Dans le même temps, le lieutenant Fauntleroy se dresse contre cette idée car il ne voulait pas apparaître comme celui qui avait abandonné le navire alors que « *depuis le début, celui-ci avait été maintenu en service à l'encontre de mon jugement.* » Barron lui rétorque que si les circonstances les poussaient à une telle extrémité, il en assumerait la responsabilité.<sup>33</sup>

Deux accidents banals aggravent encore le mauvais état du *Rappahannock*. A la suite d'une négligence, la porte du bassin à marée dans lequel mijotait le bâtiment avait été mal refermée et celui-ci se retrouva quasiment sur sa quille. Pour que le navire ne se rompe pas, son commandant fait débarquer sur le quai les 52 tonnes de charbon qu'il contenait. Comme ce bassin était de faible dimension, la corvette ne pouvait pas y virer lof pour lof. Dès lors, afin d'éviter des voies d'eau, des ouvriers calfatent le bord qui avait été exposé trop longtemps au soleil. Le destin s'acharnait sur le *Rappahannock* ; le 27 avril, il heurte accidentellement le cargo français *Nil* lors de manœuvres dans le bassin. Il est vrai que celles-ci n'étaient pas aisées en raison de la pléthore de bateaux de tout tonnage qui l'encombraient en permanence. Condamné à une amende de 200 francs, le lieutenant Fauntleroy refuse tout d'abord de l'acquitter sous prétexte qu'il bénéficiait de l'exterritorialité. Slidell, en revanche, tenait absolument à arrondir les angles et, quand la saisie menaçait sa corvette, il convainquit Barron de payer l'amende qui, majorée des intérêts moratoires, avait presque quadruplé.<sup>34</sup>

---

<sup>30</sup> *ORN*, vol. II-3, pp. 1040-42, 1045-47 ; *AN(M) BB4 836*, in Case et Spencer, *Civil War Diplomacy*, p. 503.

<sup>31</sup> *ORN*, vol. I-3, pp. 684-85 ; Spencer, *Confederate Navy in Europe*, p. 182.

<sup>32</sup> Noirsain, *La Flotte européenne de la Confédération sudiste*, CHAB, Bruxelles, 2000, pp. 155-160.

<sup>33</sup> *ORN*, vol. I-3, pp. 1114, 1118-19, 1140.

<sup>34</sup> *ORN*, vol. I-3, pp. 687, 689-90 ; Spencer, *Confederate Navy in Europe*, pp. 183, 191.

Comme ses arguties ne démontaient toujours pas le ministre des Affaires étrangères, Slidell entreprend de le circonvenir en le relançant, le 14 mars 1864, avec un courrier dont il réserve une copie à Jean-François Mocquart, le chef du cabinet de l'Empereur, dont Slidell s'était fait un allié. A Paris, submergé par les problèmes que créait le *Rappahannock*, le commodore Barron consent enfin à renoncer au bâtiment et à revendre au plus vite le *Georgia* qui végétait encore à Bordeaux. Or, il fallait au préalable éluder la surveillance de l'*USS Kearsarge* dans le Channel. Comme cette frégate effectuait un incessant va-et-vient entre Calais et la côte anglaise, le *Georgia* profite de l'absence momentanée de son cerbère pour se faufiler hors du port et cingler sur Liverpool pour son ultime voyage sous les couleurs esclavagistes.<sup>35</sup>

Fin avril 1864, Chasseloup-Laubat certifie à Barron que le sort de sa corvette ressortissait désormais aux Affaires étrangères. Comme Drouyn de Lhuys persiste à garder le silence, Barron lui fait part de son intention d'abandonner le croiseur dans la rade de Calais si celui-ci n'était pas encore autorisé à appareiller avant le 16 mai 1864. Il ne bluffe pas car il a donné des instructions dans ce sens au lieutenant Fauntleroy.<sup>36</sup>

Tout en attendant « l'effet Mocquart » auprès de l'Empereur, Slidell rencontre un ami personnel qui travaillait aux Affaires étrangères et qui lui explique que le silence de Drouyn de Lhuys n'est qu'une attitude dilatoire visant à tenir les Confédérés dans l'expectative tant que le Comité du Contentieux n'avait pas déposé ses conclusions. Il s'agissait d'une commission sénatoriale que le gouvernement français avait chargée de statuer sur le dossier du *Rappahannock*. Le président de ce comité », Théodore Troplong, n'ayant jamais caché ses sympathies pour la « Cause » esclavagiste, Slidell escomptait donc un retournement magistral de la situation et contremanda les instructions de Barron concernant l'abandon de leur bâtiment. En revanche, Slidell ignorait que la fine mouche de Drouyn de Lhuys avait ordonné au Comité du Contentieux de ne formuler aucune décision durant l'ajournement des Chambres. Le 10 juin, le comité en question adopte à l'unanimité la résolution selon laquelle il n'existait aucune raison légale de retenir davantage la corvette confédérée à Calais. Elle devait toutefois sortir désarmée et son équipage ne pouvait pas compter plus d'hommes que lors de son arrivée. Lorsque Slidell décroche enfin une entrevue avec Drouyn de Lhuys, celui-ci laisse entendre qu'il s'abstenait de toute décision tant que le président de ladite commission n'avait pas bouclé son rapport.<sup>37</sup>

Le temps passe, Slidell s'énerve et glisse chez le ministre de l'Intérieur Victor Fialin de Persigny, un billet récapitulant ses revendications. Il approche également le duc de Morny (le frère utérin de Napoléon III) pour le faire intervenir en sa faveur. Le 7 juillet, c'est le coup de théâtre : Slidell reçoit de Persigny une note accompagnant l'autographe de l'Empereur qui ordonnait la relaxation du navire confédéré.<sup>38</sup>

Rendu fébrile par ce revirement de la situation, Barron délire carrément et, rejetant le rapport du commandant du *Rappahannock*, remet son précédent projet sur le métier en ordonnant à Bulloch d'affréter un tender pour embarquer le matériel dont s'était défait le *Georgia* et le monter sur le *Rappahannock*. En dépit de son autisme caractérisé, Barron consent à se rendre à Calais pour examiner le bâtiment que le lieutenant Fauntleroy avait surnommé « l'éléphant blanc ». Celui-ci ne s'étonne même plus lorsque Barron décrète que le navire est opérationnel. Outré par la cécité volontaire ou involontaire mais de toute façon criminelle de ce prétentieux galonné, Fauntleroy ne mâche pas ses mots : « *Dans la mesure où ce navire est censé remplacer l'Alabama, je crains que son seul usage sera d'augmenter nos désastres navals.* »<sup>39</sup>

---

<sup>35</sup> ORN, vol. II-3, pp. 1055-57 ; Spencer, *Confederate Navy in Europe*, p. 184.

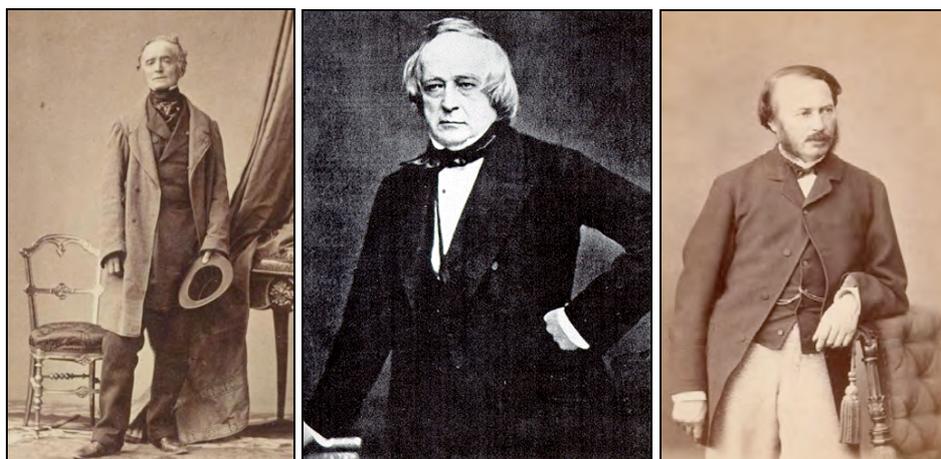
<sup>36</sup> ORN, vol. II-3, pp. 1109-11 ; Case et Spencer, *Civil War Diplomacy*, p. 504.

<sup>37</sup> ORN, vol. II-3, pp. 1114, 1149, 1159-62 ; CSDP, E, n°62 et 64 des 21 mai et 11 juin 1864 ; AM BB4/1346/11 des 7 mars et 8 juillet 1864.

<sup>38</sup> ORN, vol. II-3, pp. 1169-70.

<sup>39</sup> Spencer, *Confederate Navy in Europe*, p. 191.

Entre-temps, le retournement de situation créé par Slidell tarde curieusement à se concrétiser. Le 9 juillet, son ami des Affaires étrangères lui fait savoir que le ministre Drouyn de Lhuys n'avait toujours pas obtempéré aux instructions écrites de l'Empereur. Deux jours plus tard, Slidell remonte au créneau en brandissant, sous le nez de Chasseloup-Laubat, la note manuscrite de Napoléon III. Le ministre en demeure pétrifié. Le 12 juillet 1864, sans attendre les résultats des investigations du ministre de la Marine qui ne désireait peut-être pas s'immiscer dans la dichotomie qui s'ébauchait entre l'Empereur et son ministre des Affaires étrangères, Slidell dépose un second courrier chez Drouyn de Lhuys. Sa lettre est hardie parce qu'il se sent soutenu par la volonté impériale. Il s'étonne de n'avoir pas encore été avisé de la décision de la commission sénatoriale et se garde bien d'évoquer la note de l'Empereur, dans l'éventualité où son interlocuteur n'en aurait pas encore eu connaissance. Nous allons voir pourquoi Drouyn de Lhuys se murait dans un provisoire silence.



**De gauche à droite : Jean-François Mocquart, secrétaire particulier de Napoléon III - John Slidell, commissaire des Etats confédérés à Paris - Victor Fialin de Persigny, ministre de l'Intérieur.**

En revanche, Jean-François Mocquart, le secrétaire particulier de l'Empereur, se manifeste le 19 juillet par un bref message confirmant les dispositions favorables de son maître à l'égard des Confédérés. Le lendemain, le ministre de la Marine accorde à Slidell un entretien au cours duquel il lui laisse entendre que l'Empereur avait convoqué d'urgence Drouyn de Lhuys et que le Comité du Contentieux s'était prononcé en faveur de la relaxation du *Rappahannock*, mais dans les conditions exposées plus haut. Contrarié, Slidell insiste pour obtenir une dérogation en soutenant qu'avec seulement 36 hommes d'équipage, officiers inclus, il était impossible de manœuvrer correctement le bâtiment en haute mer et, a fortiori, lorsque plusieurs unités ennemies l'y guettaient. Chasseloup-Laubat se retranche alors derrière la responsabilité de son collègue des Affaires étrangères, à qui il promet d'en parler. Il fixe à Slidell un nouveau rendez-vous pour le 24 juillet. Il ne le rappelle que le 28 pour lui apprendre que les membres du cabinet ministériel ont discuté de son recours en présence de l'Impératrice et que cette dernière a rejeté la demande. Présidant le Conseil impérial en l'absence de son époux en cure à Vichy il est évident que, dans cette affaire, la souveraine a suivi les instructions de Napoléon III.<sup>40</sup>

Quelle mouche avait donc piqué celui-ci ? La convocation urgente de Drouyn de Lhuys à Vichy ne laissait-elle pas supposer des remontrances de la part de l'Empereur ? Le 10 juillet, ce ministre lui avait transmis un rapport dans lequel il soulignait l'alternative à laquelle son gouvernement serait confronté. Soit il assumait la responsabilité du dommage pécuniaire qui serait infligé aux Confédérés en interdisant

<sup>40</sup> ORN, vol. II-3, pp. 1181-83 ; CSDP, E, n°65 : Slidell à Persigny et à Judah Benjamin, 17 et 30 juin 1864 ; Case et Spencer, *Civil War Diplomacy*, p. 505.

au *Rappahannock* de prendre la mer parce que les autorités françaises avaient vu ou autorisé tout ce qui concernait ce bâtiment, soit il acceptait le point de vue des Confédérés, qui reposait sur des bases légales et, dans ces conditions, le départ de la corvette sudiste équivaldrait à un acte d'hostilité vis-à-vis des Etats-Unis. « *Entre deux inconvénients, il faut choisir le moindre* » insinua Drouyn de Lhuys et il proposa d'opter pour celui qui éluderait un affrontement politique voire militaire avec les Etats-Unis.<sup>41</sup>

Au cœur de la mission confédérée à Paris, c'est la débâcle et ses membres envisagent à nouveau la revente de leur corvette à Bordeaux ou à Nantes. Bulloch descend lui-même en France pour procéder à cette transaction, mais rien ne se fait en dépit du courrier que Paris et Richmond échangent à ce sujet. En février 1865, le secrétaire du département confédéré de la Marine, enjoint le commodore Barron de se défaire du bâtiment ou de l'abandonner à Calais. Il ordonne en outre aux officiers de marine stationnés en Europe de rentrer dans le Sud, à l'exception de ceux que désignera Bulloch pour effectuer des tâches particulières. Le 28 février 1865, Barron se démet de ses fonctions pour regagner le Sud et, le 9 mars, une commission d'officiers dresse un ultime rapport sur l'état du *Rappahannock*.

Seul le lieutenant Fauntleroy restera sur son rafiote jusqu'à la fin de la guerre. « *Même si ce vaisseau avait été opérationnel* », commenta Bulloch, « *la situation en mars 1865 n'aurait pas justifié son envoi en mer. Les finances confédérées en Europe n'avaient plus les moyens de supporter une telle dépense et il devenait évident que les armées confédérées ne tiendraient plus longtemps. Rien que le maintien du navire à Calais, sous le contrôle de quelques hommes, coûtait déjà très cher. Finalement, j'engageai un courtier maritime afin de le revendre avec son contenu pour un prix global. Il l'emmena en Grande-Bretagne sous les couleurs de ce pays.* »<sup>42</sup>

---

<sup>41</sup> Case et Spencer, *Civil War Diplomacy*, p. 505-507.

<sup>42</sup> Bulloch, *Secret Services*, vol. II, pp. 267-69 ; *ORN*, vol. I-3, p. 700 ; II-2, p. 276 ; II-3, p. 1187 ; Spencer, *Confederate Navy in Europe*, p. 191.