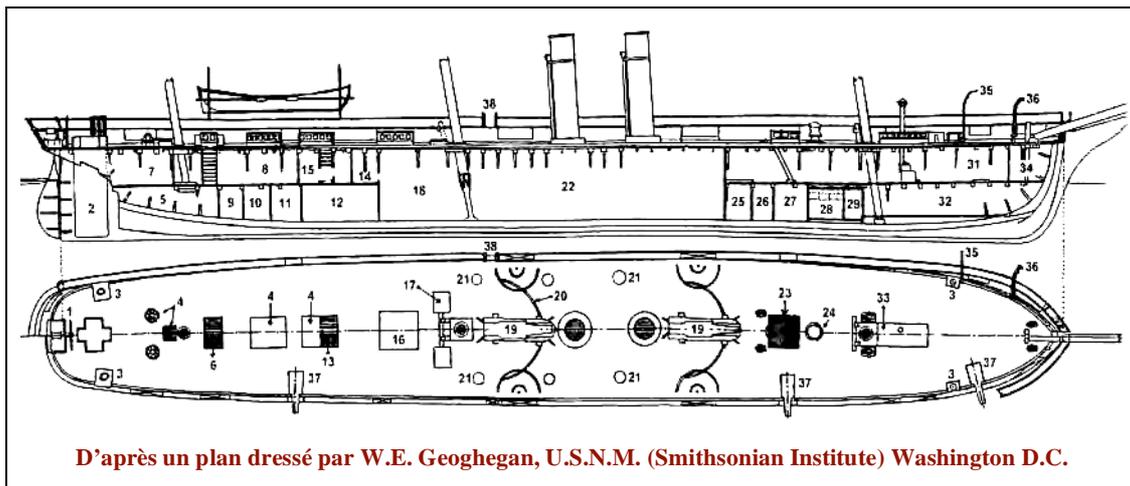


LA FRANCE ET LES CONFÉDÉRÉS®

3^e PARTIE

LE C.S.S. FLORIDA À BREST

Serge Noirsain



Légendes

1. Barre du gouvernail. 2. Puits de l'hélice. 3. W.C. 4. Claire-voie. 5. Coqueron arrière. 6. Escalier vers le carré des officiers. 7. Cabine du capitaine. 8. Carré des officiers. 9. Remise à alcool. 10. Boulangerie. 11. Soute aux munitions. 12. Soute aux provisions. 13 et 15. Escaliers vers le quartier des stewards et des mécaniciens. 14. Dispensaire. 16. Ecoutille arrière. 17. Accès à la salle des machines. 18. Salle des machines. 19. Pièces rayées de 9 pouces sur pivot. 20. Rail de la pièce sur pivot. 21. Bouches de chargement du charbon. 22. Chaufferie et soute à charbon. 23. Ecoutille avant. 24. Cabestan. 25. Magasin. 26. Réserve d'eau potable. 27. Provisions. 28. Bâti d'emmagasinage. 29. Soute aux obus. 30. Quartier de l'équipage. 31. Cuisine. Coqueron avant. 32. Claire-voie de la cuisine. 34. Chambre des voiles. 35. Bossoir d'ancre. 36. Bossoir de capon. 37. Pièces rayées de 6 pouces sur affût. 38. Coursive.

Fiche technique

Sloop à hélices selon la *Dictionary of American Fighting Ships*. En raison de son gréement, il s'agit d'un trois-mâts barque à vapeur d'environ 700 tonnes (ou 410 tonneaux en jauge brute). Coque en bois. Longueur 58 m ; largeur au maître-bau 8,25 m ; tirant d'eau 4 ou 5 m selon les sources ; creux 4,30 m. Gréement : Facilement transformable en schooner ou goélette en remplaçant les vergues par des cornes et des bômes. Envergure des voiles nettement développée pour courir plus vite sous le vent. Deux machines horizontales à action directe usinées par Fawcett, Preston & Co de Liverpool, développant une puissance nominale de 100 CV et consommant 10 tonnes de charbon par jour à plein régime. Hélice rétractable. Vitesse sous voiles et vapeur : 14 nœuds théoriques, mais en moyenne de 9,5 à 10,5 nœuds exclusivement sous vapeur et de 12 à 13,5 nœuds exclusivement sous voiles. Armement : deux 7 pouces rayés Blakely sur pivot ; six 6 pouces rayés et un 12-pounder howitzer. Equipage : théoriquement 150 hommes. Coût : 225 000 \$ (ou environ 45 000 £).

Sources

St. Hubert, *Confederate Warships*, p. 9 ; Lester, *Finance and Purchasing in Great Britain*, pp. 212-13 ; Owsley, *CSS Florida*, p. 190 ; Bulloch, *Secret Services*, vol. 2, pp. 275-76 ; Wise, *Lifeline of the Confederacy*, p. 300 ; Merli, *Great Britain and the Confederate Navy*, pp. 63-65.

La construction et la première campagne, 1862-1863

Après quatorze années passées dans l'U.S. Navy, le commander (grade immédiatement inférieur à celui de capitaine) James D. Bulloch de Caroline du Sud sillonne les océans pour le compte de compagnies maritimes privées jusqu'à ce qu'il offre ses services aux Etats rebelles en 1861. Il est leur premier officier que Stephen Mallory envoie en Grande-Bretagne pour s'y procurer des steamers destinés à razzier le commerce maritime nordiste. Le Congrès confédéré avait voté un budget d'un million de dollars à cet effet¹. Dès son arrivée à Liverpool, le 4 juin 1861, Bulloch prend langue avec Charles K. Prioleau. Cet homme d'affaires sudiste dirigeait et possédait des parts dans la compagnie d'import-export Fraser & Trenholm, le rameau britannique de John Fraser & Co de Charleston, dont George A. Trenholm était l'actionnaire majoritaire².

Bulloch avait espéré conserver l'anonymat pour accomplir aisément ses démarches, mais la publicité dont sa mission fait l'objet dans la presse britannique, à la suite des bavardages des « m'as-tu-vu » du lobby confédéré à Londres, lui vaut d'être aussitôt talonné par les espions du consulat américain. Avant d'entreprendre ses premières investigations dans les ports et chantiers navals anglais, Bulloch consulte F.S. Hull, un membre du barreau de Liverpool, pour se renseigner sur la meilleure manière de contourner la neutralité britannique et de rédiger des contrats qui ne citeraient pas la Confédération. L'avocat anglais lui certifia qu'il pouvait faire construire n'importe quel bâtiment au Royaume-Uni, quel que soit son usage ultérieur, pour autant qu'il ne l'y arme pas en guerre. Il le prévient cependant qu'il n'existait aucune jurisprudence en cette matière parce que ladite loi n'avait pas encore été mise à l'épreuve³.

Avec l'aide de la compagnie Fraser & Trenholm, Bulloch obtient la liste des navires en vente dans les ports du royaume, mais aucun d'eux ne correspondait à ce qu'il cherchait. Ce fut vraisemblablement Charles Prioleau qui le présenta à William C. Miller dont les chantiers navals se trouvaient à Liverpool. Miller était un ancien ingénieur de la Royal Navy, qui possédait une grande expertise dans l'architecture navale. Il soumet rapidement à Bulloch un projet basé sur le plan d'une corvette classique, plus puissamment grée et plus étroite au niveau du maître-bau, le futur *Oreto*. Les travaux commencent en juin 1861 grâce à l'aval financier de Fraser & Trenholm. Il ne manquait plus qu'une avance sur le million de dollars promis par Mallory, celui-ci leur expédia des lettres de crédit couvrant une somme de 131 000 £⁴.

Bulloch insista pour que la coque de sa future corvette fût en bois. D'abord, parce qu'en haute mer, ce matériau s'entretenait plus aisément que le fer. Ensuite, parce que les ponts et entreponts en bois résistaient mieux et plus souplement au poids des grosses pièces d'artillerie. En outre, les soutes des futurs croiseurs confédérés devaient contenir et supporter des quantités de vivres, de munitions et de charbon anormalement élevées en raison de leurs longues croisières sans port d'attache. En cette fin du XIX^e siècle, il n'existait pas encore de produits protégeant efficacement les œuvres vives métalliques des effets de la rouille, du sel et des diverses adhérences qui, à la longue, réduisaient la capacité des coques à bien fendre la mer. Ce n'était qu'un inconvénient mineur pour les marines disposant de nombreux ports et des bassins de radoub. En revanche, ce point était capital pour la marine confédérée qui ne pouvait compter que sur la bienveillance des ports étrangers. Afin de tromper la vigilance du réseau d'espionnage yankee, Miller propage la rumeur que l'*Oreto* avait été commandé par le gouvernement italien⁵.

¹ *Official Records of the Union and Confederate Navies (ORN)*, Series II vol. 2, pp. 64-65.

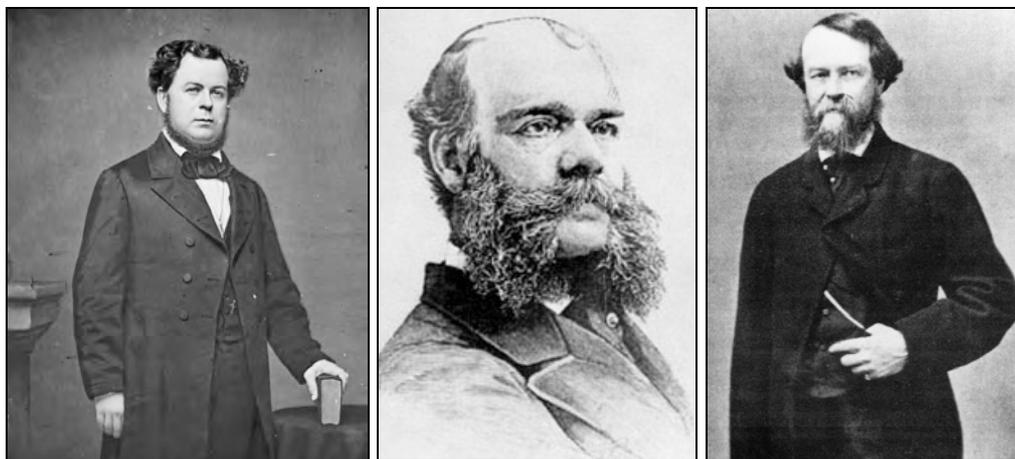
² Voir, sur ce site, nos articles : ***Comment les Confédérés payaient-ils leurs navires en Europe*** et ***Fraser, Trenholm & Co : une compagnie anglo-sudiste***.

³ *ORN*, II-2, p. 90 ; Merli, *Great Britain and the Confederate Navy*, pp. 55-61.

⁴ Scharf, *History of the Confederate Navy*, vol. 2, p. 41 ; Bulloch, *Secret Services*, vol. 1, pp. 46, 54-58, 67.

⁵ *ORN*, II-2, pp. 83-87 ; Bulloch, *Secret Services*, vol. 1, pp. 60-61 ; Lester, *Confederate Finance and Purchasing in Great Britain*, p. 65.

Le 25 juin 1861, Bulloch fait la connaissance des deux nouveaux agents confédérés qui venaient de débarquer à Liverpool : le major Edward C. Anderson et le lieutenant de marine James H. North. La mission du premier consistait à ramener des armes dans le Sud pour le département de la Guerre, celle du second à acheter le fameux cuirassé français *La Gloire* ou à prospector les ports et les arsenaux navals de ce pays pour y faire bâtir un croiseur de la même classe⁶.



**Stephen Mallory, ministre de la Marine confédérée - James D. Bulloch (National Archives)
A droite : James North (avec l'aimable autorisation de Charles V. Perry).**

Très imbu de lui-même, North ne s'attarde pas à Liverpool et, en dépit du caractère urgent de sa mission, il s'arroge le droit de visiter tranquillement Londres avec sa famille. Le 17 août, North consent enfin à rencontrer brièvement Pierre Rost, le premier émissaire confédéré en France. Le 25 septembre 1861, avant même de visiter les chantiers navals du Havre, il se plaint à Mallory que la manque de fonds le contraint à l'oisiveté. Le major Edward C. Anderson écrit à son propos : « *Le lieutenant James H. North ne fait rien et, dans la mesure de ce que je sais, n'a pas l'intention d'entreprendre quoi que ce soit* »⁷.

Le 5 octobre, North émerge de sa léthargie quand il apprend qu'Anderson et Bulloch sont sur le point de retourner dans le Sud avec le *Fingal* et une cargaison d'armes et de munitions. Le lendemain, il repart pour Liverpool dans l'intention de redorer son blason en accaparant les contrats conclus par Bulloch. Celui-ci n'est pas dupe et, une semaine avant d'appareiller avec son forceur de blocus, il rétorque à North que lui-même et Charles Prioleau, le directeur de Fraser & Trenholm en Angleterre, avaient pris toutes les dispositions nécessaires dans les affaires en cours. Dépité, North redescend en France, la « mouche du coche » avait raté sa manœuvre⁸.

Durant son bref retour dans le Sud, en juin 1862, Bulloch s'entretient pendant plusieurs jours avec Stephen Mallory qui lui accorde le commandant de l'*Oreto* (futur *CSS Florida*) en cours de construction à Liverpool. Le 20 novembre 1861, persuadé que North était incapable de mener à bien sa mission, Mallory lui expédie un courrier, via une ligne postale anglaise, l'invitant à superviser la mise en chantier d'un second navire à Birkenhead, le futur *CSS Alabama*, et d'en prendre le commandement après son premier essai en haute mer. Cette date et cette décision de Mallory vont générer un incroyable imbroglio qui retardera la mise en service des *CSS Florida* et *Alabama*⁹.

Ayant aisément franchi le blocus avec son *Fingal*, Bulloch comptait regagner l'Europe à son bord. Le renforcement de l'escadre du blocus fédéral, au large de Savannah, l'oblige à revoir ses plans. Comme il devenait de plus en plus évident que

⁶ *ORN*, II-2, pp. 70-72.

⁷ *ORN*, II-2, p. 88 ; Spencer, *Confederate Navy in Europe*, pp. 22-24 ; Anderson, *Foreign Agent*, pp. 60, 79.

⁸ *ORN*, II-2, pp. 95-98.

⁹ Bulloch, *Secret Services*, vol. 2, p. 106.

l'*Oreto* (futur *CSS Florida*) serait lancé avant le *CSS Alabama* et avant le retour de Bulloch, Stephen Mallory permute les affectations de North et de Bulloch. Il assigne le premier au commandement du *Florida*, laissant ainsi à Bulloch le temps d'arriver à son aise, de parachever le futur *Alabama* et de l'emmener en haute mer. Après plus d'un mois d'attente, Bulloch file enfin sur l'Europe avec le forceur de blocus *Annie Child*, débarque à Queenstown (Irlande) le 8 mars 1862, traverse le chenal St. George et prend un train pour Liverpool le 10 mars¹⁰. La voie ferrée qui mène Bulloch à Liverpool longeait le fleuve Mersey, et c'est avec effarement qu'il aperçoit l'*Oreto* qui mouillait encore là où il l'avait laissé avant son départ. Que s'était-il donc passé ? Il avait pris toutes les précautions et avait recommandé à Charles K. Prioleau de livrer le bâtiment à n'importe quel officier rebelle disponible en Europe, à ce moment-là¹¹.

La dépêche de Mallory ordonnant au lieutenant North d'en prendre le commandement était partie trois mois auparavant et elle ne faisait qu'entériner les précédentes instructions de Bulloch. L'*Oreto* n'attendait donc que ses officiers pour gagner l'Atlantique or, de toute évidence, North semblait s'être immergé dans une incompréhensible inertie ! Il faut tout de même savoir qu'avant son départ, Bulloch lui avait énergiquement recommandé de ne prendre aucune initiative sans lui en avoir parlé. Deux mois plus tôt, le 9 janvier, se conformant aux instructions de Bulloch en son absence, Prioleau avait écrit à Raphaël Semmes pour lui proposer le commandement de l'*Oreto* et North avait même offert de le lui livrer en Méditerranée. Or, pendant que leur courrier prenait son temps pour parvenir à ses destinataires, ni Prioleau ni North ne connaissaient l'impasse dans laquelle Semmes se trouvait à Gibraltar. Les Confédérés de La Nouvelle-Orléans avaient converti un trois-mâts barque en croiseur de haute mer et l'avaient rebaptisé *Sumter*. Semmes en avait pris le commandement le 3 juin 1861 et avait détruit ou rançonné 18 navires de commerce ennemis avant de relâcher à Gibraltar en raison de sérieuses avaries. Pour extraire le *Sumter* de l'impasse dans laquelle il se trouvait (des croiseurs ennemis le guettaient à la limite des eaux territoriales), la compagnie Fraser & Trenholm de Liverpool racheta le bâtiment et l'utilisa ensuite comme forceur de blocus sous le nom de *Gibraltar*¹².

Comme ni North ni Prioleau n'avaient songé que la cession de l'*Oreto* à un officier confédéré dans les eaux territoriales britanniques violait la neutralité de ce pays, Semmes leur télégraphie de s'abstenir d'une pareille bévue et d'attendre son arrivée. Sur ces entrefaites, les événements se précipitaient le long du fleuve Mersey et les agents rebelles devaient prendre une décision sur-le-champ. Début février 1862, Prioleau avait en effet proposé au lieutenant North d'embaucher un équipage à Liverpool et de placer temporairement le bâtiment sous les ordres d'un commandant britannique. Alléguant qu'il avait reçu des ordres contraires, North refusa sa suggestion¹³.

Alors que le sens de l'opportunité doit être la qualité majeure d'un commandant chargé de croiser contre le commerce maritime de l'adversaire, on peut s'interroger sur ce qui serait advenu du *Florida* ou de l'*Alabama* si l'un des deux bâtiments avait échoué à un tel velléitaire. Indigné, Charles Prioleau répliqua qu'il ne pouvait en faire davantage, se désintéressa de l'affaire et fit déposer chez North les instructions que Bulloch lui avait délivrées avant son départ. Celles-ci stipulaient que le premier des deux navires qui serait prêt à gagner la haute mer devrait être remis à l'officier de marine le plus haut en grade en Grande-Bretagne. North a alors l'impression d'avoir à résoudre la quadrature du cercle. Lui, qui s'était toujours strictement conformé aux règlements et qui y avait toujours trouvé les réponses à ses interrogations, était maintenant confronté à

¹⁰ Bulloch, *Secret Services*, vol. 1, p. 363 ; vol. 2, pp. 106, 113, 130 ; Lester, *Finances and Purchasing in Great Britain*, p. 67.

¹¹ Bulloch, *Secret Services*, vol. 2, pp. 142-43.

¹² *Dictionary of American Fighting Ships*, vol. 2, p. 569.

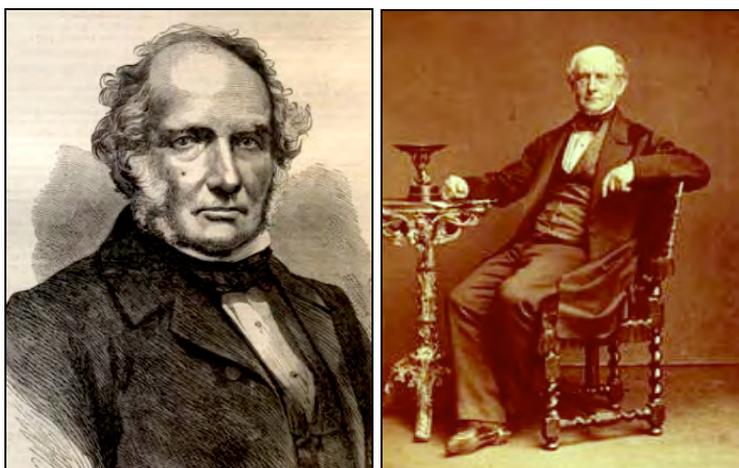
¹³ *ORN II-2*, pp. 125-27, 141-42.

une responsabilité inédite. Fallait-il suivre les ordres de Bulloch dont il venait de lire la teneur ou fallait-il obtempérer aux instructions de Mallory ? Incapable de trancher tout seul, il s'en ouvre à James Mason, le commissionnaire confédéré à Londres. Celui-ci rivalise d'incompétence avec North en lui conseillant de se saisir de l'*Oreto* et d'y embarquer une cargaison de fournitures militaires provenant de la compagnie Isaac, Campbell & Co. C'était outrepasser la neutralité britannique et fournir à la diplomatie fédérale un prétexte légal pour exiger la saisie du navire¹⁴.



Vue générale du port de Liverpool. Dessin de Weber, gravé sur bois par Hildibrand, ca 1860.

Prioleau et le constructeur de l'*Oreto* (William C. Miller) rejettent violemment cette idée parce que les autorités locales s'intéressaient d'un peu trop près au lancement imminent de leur bâtiment. Le 17 février 1862, Thomas Dudley, le consul des Etats-Unis à Liverpool, prévient Charles F. Adams, le ministre des Etats-Unis à Londres, que l'*Oreto* venait d'effectuer un essai sur le fleuve Mersey et qu'il était bâti pour la guerre de course. Les protestations d'Adams ne se fondaient pas toujours sur des sources très fiables, mais celles qui concernaient l'*Oreto* incitent tout de même Lord Russell à réagir. Il demande à son collègue de l'*Exchequer* (ministère du Trésor) d'ouvrir une enquête. En Grande-Bretagne, c'était ce ministère et pas celui de la Justice ou de l'Intérieur qui était habilité à traiter ce genre d'affaire. Les fonctionnaires de l'*Exchequer* examinent le bâtiment et certifient qu'il était désarmé en dépit des sabords qui avaient été percés pour des canons. Pendant ce temps, à Turin, le consul britannique Sir James Hudson enquêtait pour vérifier si le gouvernement italien était bien le commanditaire de l'*Oreto*. De son côté, North avait écrit à Mallory que l'*Oreto* quitterait Liverpool aux environs du 22 février 1862¹⁵.



Lord John Russell (Harper's Weekly) - Charles F. Adams (National Archives)

¹⁴ ORN II-2, p. 144.

¹⁵ ORN II-2, pp. 54-55 ; Owsley, *CSS Florida*, pp. 21-22 ; Hearn, *Gray Raiders*, pp. 53-54 ; Lester, *Finances and Purchasing in Great Britain*, pp. 67-68.

C'est sur ces entrefaites que Bulloch débarque en Angleterre et qu'il aperçoit le bâtiment sur le fleuve Mersey. Le 11 mars, il rencontre Prioleau qui lui raconte les péripéties qui avaient retardé le départ du croiseur. Bulloch offre alors à North de monter à son bord sur-le-champ, soulignant au passage que, s'il ne s'exécutait pas, Raphaël Semmes prendrait la relève. En fait, Bulloch s'attendait à une réponse négative de la part des deux officiers. De North parce qu'il avait appris à connaître sa versatilité, et de Semmes parce qu'il était coincé à Gibraltar. Connaissant l'excellente réputation du lieutenant John N. Maffitt qui, à ce moment-là, assurait la liaison entre les côtes sudistes et Nassau (Bahamas) avec un aviso très rapide, Bulloch décide de lui confier l'*Oreto*. Il dresse, à son intention, un rapport de la situation et le remet au lieutenant John Low qui devait servir à bord du bâtiment lorsqu'il appareillerait pour les Antilles.

Une dernière tâche incombait encore à Bulloch : celle d'armer l'*Oreto* en guerre et de le sortir légalement des eaux territoriales britanniques. Comme il était hors de question de l'armer sur place, Bulloch décide d'exécuter cette opération aux Bahamas et il affrète le cargo *Bahama* pour convoyer les canons et le matériel d'ordonnance jusqu'à Nassau sous le pavillon et un commandant britanniques, en l'occurrence James A. Duguid, le beau-fils du constructeur de l'*Oreto*, qui possédait un brevet de capitaine de la marine marchande. Il lui brosse la situation et le charge de recruter un équipage à qui il fera croire que leur destination était Palerme. Le 22 mars 1862, avec le lieutenant Low à son bord, l'*Oreto* appareille paisiblement de Liverpool pour les Caraïbes. Trois jours après le départ du bâtiment, Lord Russell apprend que le gouvernement italien n'avait jamais commandé ce navire¹⁶.



John N. Maffitt - Lt. John Low, assis à gauche. (US Naval History Center)

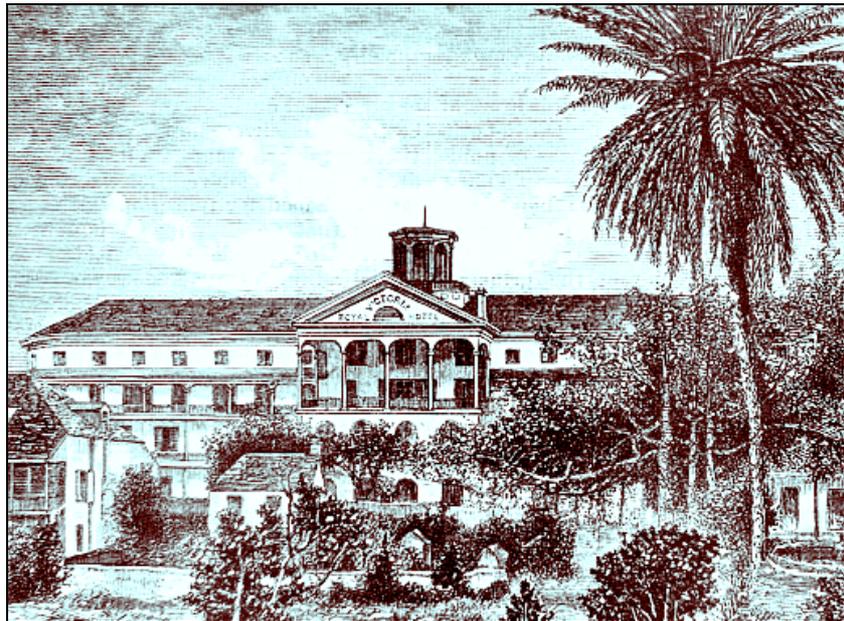
Le 28 avril 1862, l'*Oreto* mouille à six milles¹⁷ de Nassau pour ne pas attirer l'attention des agents américains qui pullulaient dans l'île. Low se rend au plus vite au Royal Victoria Hotel où le lieutenant Maffitt était censé l'attendre, mais ne l'y trouve pas. Ignorant les desseins de Bulloch à son propos, Maffitt avait entre-temps pris le commandement du forceur de blocus *Nassau*. Samuel Whiting, le consul américain à Nassau, ne fut pas le seul à repérer l'*Oreto*. Lord Russell avait en effet envoyé, à l'amirauté de l'île, une vedette rapide portant l'ordre de vérifier les documents de bord de l'*Oreto* s'il apparaissait dans ses eaux. Tandis que la douane britannique ouvrait une information contre le bâtiment, quelques unités de guerre fédérales mettaient en panne au large du port.

¹⁶ Bulloch, *Secret Service*, vol. 1, p. 156 ; Lester, *Finances and Purchasing*, pp. 69-70.

¹⁷ Mille nautique (1,852 km), à ne pas confondre avec le *mile* terrestre anglo-saxon (1,609 km).



Nassau, Bahamas, 1861. (London Illustrated News)



Royal Victoria Hotel à Nassau, en 1861. (London Illustrated News)

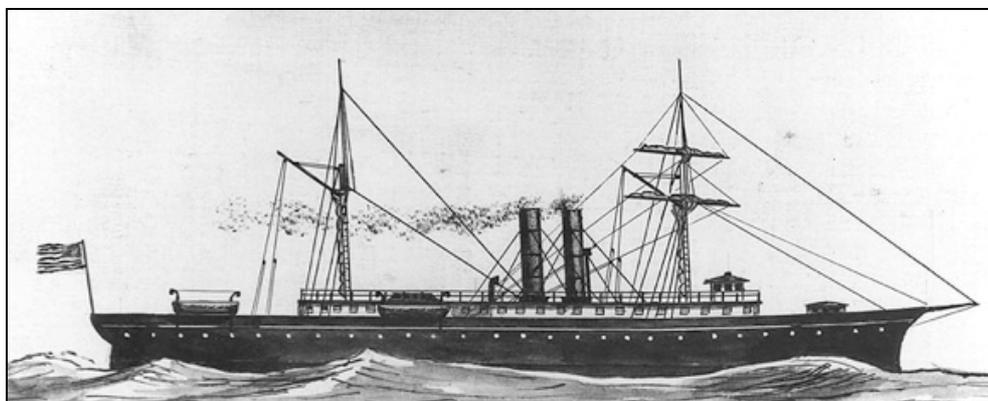
Au cours d'une action judiciaire qui ne s'éteignit que trois mois plus tard, l'*Oreto* fut saisi et relaxé trois fois faute de preuves. Dans cette affaire, deux facteurs jouèrent en faveur des Confédérés. Charles J. Bayley, le gouverneur de l'île, et le juge John Campbell Lees étaient des sympathisants de la cause esclavagiste. Ensuite, le senior officier de l'escadre locale prit, à l'égard de l'*Oreto*, certaines mesures sans en référer aux autorités civiles, ce qui vexa le gouverneur et l'incita à les contrarier. Bref, le 7 août 1862, le juge Lees autorise l'*Oreto* à appareiller sur-le-champ parce qu'étant désarmé, il ne contrevenait pas à la neutralité britannique¹⁸.

Pendant ces péripéties juridiques, John Maffitt avait débarqué à Nassau et, le 4 mai 1862, Low lui avait remis les instructions de Bulloch. Maffitt est évidemment pris au dépourvu, mais comme la situation était critique, il se démet du commandement de son forceur de blocus pour assumer discrètement ses nouvelles fonctions. Discrètement, car il n'était pas question de compromettre davantage l'*Oreto* en exhibant un officier confédéré à son bord. Maffitt écrit sur-le-champ à Mallory pour obtenir la confirmation de sa nouvelle affectation. Avec l'implacable logique d'un imbroglio, le secrétaire à la Marines lui répond qu'il avait déjà désigné le lieutenant North à ce poste et que ce dernier arriverait sous peu avec le steamer *Bahama*, en l'occurrence celui qui convoyait

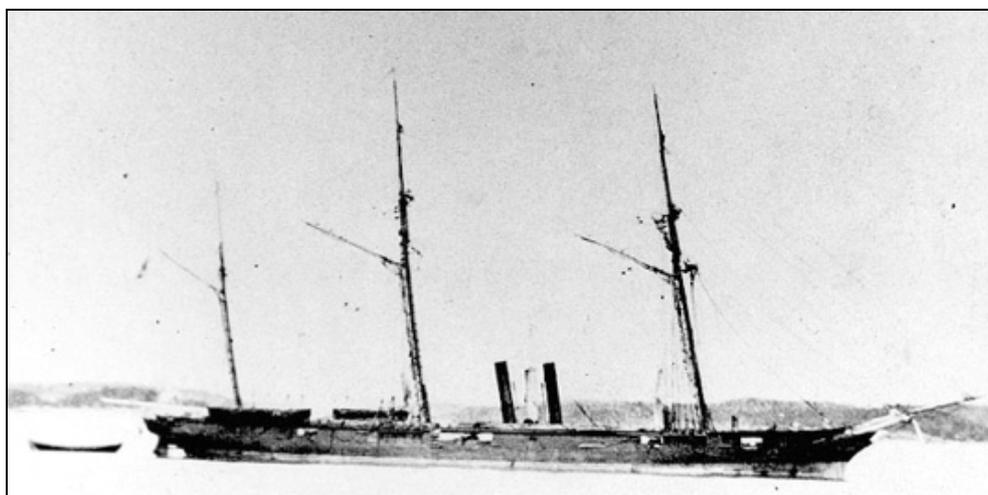
¹⁸ Pour plus de détails sur le procès de l'*Oreto* à Nassau : ORN I-1 : pp. 759, 763, 769-70 : Owsley, *CSS Florida*, pp. 25-32 ; Lowe, *Four Years in the Confederate Navy*, pp. 31, 34-35 ; Lester, *Finance and Purchasing*, p. 70.

les armes et les canons de l'*Oreto* jusqu'aux Bahamas. Mallory ignorait encore ce qui s'était passé depuis son dernier entretien avec Bulloch. Dans cette affaire, le dysfonctionnement des communications entre Richmond, les Bahamas et l'Europe avait atteint son paroxysme. Heureusement, Mallory avait eu la sagesse de stipuler que si North ne se trouvait pas à bord du *Bahama*, Maffitt s'assurerait de l'*Oreto* et recruterait son équipage. Or, nous avons vu que le *Bahama* était arrivé à Nassau sans North mais avec les canons, les armes et les munitions de l'*Oreto*. Craignant le pire, Low les avait entreposés dans un dépôt d'Adderly & Sons, la compagnie avec laquelle Fraser & Trenholm sous-traitait des affaires aux Bahamas¹⁹.

Au lendemain du jugement relaxant son bâtiment, Maffitt cingle sur Green Cay, une île déserte assez proche de Nassau, où l'attendait le *Prince Albert*, un schooner qu'il avait affrété pour convoyer discrètement la cargaison du *Bahama*, que Low avait récupérée dans le dépôt de la compagnie Adderly & Sons. Maffitt remarque tout de suite que l'*USS R.R. Cyler* l'avait pris en chasse. Cet ancien steamer de commerce avait été armé en guerre en 1861 et passait pour le plus rapide des navires américains qui cabotaient en lisière des eaux territoriales de Nassau.



USS R.R. Cyler avant son armement en guerre. (Harper's Weekly 1861)



CSS Florida à Brest. (US Naval Historical Center, photo NH 49994)

Avisant alors le croiseur anglais *H.M.S. Petrel*, dont il connaissait le capitaine, Maffitt croche ses ancres auprès de lui. Le *R.R. Cyler* entame alors un mouvement circulaire autour d'eux, comme un prédateur attendant de fondre sur sa proie, jusqu'à ce que le commandant britannique lui intime l'ordre de quitter ses eaux territoriales. Maffitt gagne alors l'île de Green Cay où il procède à l'armement de son croiseur. Rebaptisé *CSS Florida*, celui-ci n'est pas encore opérationnel car son équipage se limite

¹⁹ ORN I-1 : p. 763 ; Owsley, *CSS Florida*, pp. 31-32 ; Low, *Four Years in the Confederate Navy*, p. 32.

à treize marins et quatorze officiers peu expérimentés. En outre, lors du transfert du matériel à son bord, les matelots avaient oublié certaines pièces essentielles au fonctionnement des canons. A ces inconvénients, s'ajoute celui de la fièvre jaune. Six hommes décèdent et les quelques survivants manoeuvrent péniblement le navire jusqu'au port de Cardenas, à Cuba. Le recrutement sur place de douze marins supplémentaires et l'apport d'un médecin sudiste qui officiait dans l'île permettent à Maffitt de reprendre sa route. Après une audacieuse percée de l'escadre fédérale du blocus, le *Florida*, endommagé par les tirs de l'ennemi, se glisse dans le port de Mobile (Alabama). Le manque d'ouvriers qualifiés, d'outillage et de pièces de rechange l'immobilisa pendant presque quatre mois. Le 17 janvier 1863, parfaitement remis en état et monté par un équipage complet, le *CSS Florida* entamait enfin sa carrière de raider²⁰.

Le CSS Florida à Brest, 1863-1864

A l'issue de sa première campagne de huit mois dans l'Atlantique, la goélette confédérée avait capturé ou détruit 36 cargos américains sans relâcher une seule fois dans un port. Ses machines nécessitaient une sérieuse révision et sa coque un nouveau carénage. Le 23 août 1863, elle hisse ses couleurs à quelques encablures du port de Brest. Hésitant sur l'accueil qu'il convenait de lui réserver, le vice-amiral Louis Henri de Gueydon (préfet maritime du port) télégraphie au ministre de la Marine Chasseloup-Laubat pour l'interroger à ce sujet. Celui-ci lui répond d'accorder la libre pratique du port au bâtiment confédéré en attendant que Drouyn de Lhuys (ministre des Affaires étrangères) statue à son sujet. De Gueydon permet donc à Maffitt d'accéder à un bassin du port pour autant qu'au préalable, il assume le paiement de ses droits d'ancrage et transfère toutes ses munitions sur une barge désignée à cet effet. Comme l'infrastructure civile du port ne suffisait pas pour mener à bien toutes les réparations, l'échouage en cale sèche du bâtiment exigea le débarquement de ses pièces et du contenu de ses soutes. L'agent de la marine confédérée à Brest, un certain Aumaître, régla l'avance de 40 000 francs que réclamaient les autorités portuaires. D'après le rapport du consul britannique sur place, les travaux effectués à bord de la goélette sudiste s'élevèrent à 135 000 francs en plus des 300 000 francs dépensés pour l'entretien de l'équipage et les frais généraux afférents à son séjour sur place²¹.

William Dayton, le ministre des Etats-Unis à Paris, conteste sur-le-champ la légalité des facilités que de Gueydon a consenties au commandant confédéré, mais il n'insiste pas lorsque de ministre des Affaires étrangères lui rétorque qu'il n'a aucune raison de refuser au croiseur sudiste ce qu'il était en droit d'attendre de la stricte observance de la neutralité française. Arguant de la suffisance de voile que gréait le *Florida* pour regagner l'un de ses ports à la voile, Dayton critique le réapprovisionnement en charbon que le préfet maritime avait accordé au navire rebelle. Le 3 septembre 1863, les Affaires étrangères adressent à Chasseloup-Laubat une lettre dont Dayton reçoit une copie et qui se réfère au code maritime international et aux prescriptions de la neutralité française pour autoriser Maffitt à utiliser les docks de Brest le temps qu'il lui faudra pour se remettre en état de naviguer. Le ministre rappelle néanmoins au commandant confédéré qu'il lui était interdit d'accroître son équipage et son armement, ainsi que d'améliorer son équipement originel. En revanche, il pouvait embarquer du charbon à volonté car la France ne l'assimilait pas à de la « contrebande de guerre »²².

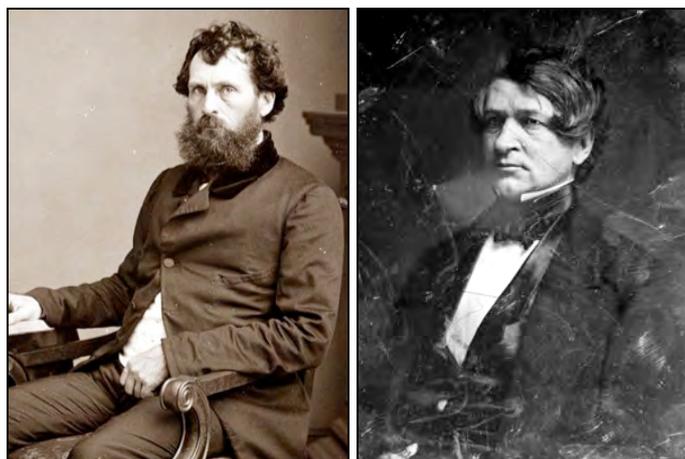
²⁰ ORN I-1, pp. 432-40, 760, 765-69 ; I-2, pp. 667-68 ; Owsley, *CSS Florida*, pp. 31-43 ; Lester, *Finance and Purchasing*, pp. 69-71 ; Porter, *CSS Florida*, in « The Confederate Soldier in the Civil War », pp. 434-35.

²¹ Case & Spencer, *United States and France, Civil War Diplomacy*, pp. 483-48 ; Owsley, *CSS Florida*, pp. 92-94.

²² Owsley, *CSS Florida*, p. 97 ; Case & Spencer, *United States and France, Civil War Diplomacy*, pp. 491-500.

Le concept de « contrebande de guerre » avait été défini par la Déclaration de Paris, signée le 16 avril 1851 par la France, le Royaume-Uni, l'Autriche, la Sardaigne, la Prusse et la Turquie. Peu après, quarante autres nations ratifièrent ce traité, à l'exception des Etats-Unis. En substance, la stricte application de ce traité autorisait les navires de guerre fédéraux à interrompre la course de cargos battant le pavillon d'une nation neutre afin de vérifier si leurs documents de connaissance établissaient formellement que le contenu de leurs cales correspondait à des transactions commerciales entre une métropole neutre et ses colonies ou entre deux nations neutres. Un navire de commerce britannique pouvait donc transporter n'importe quelles marchandises entre le continent, les Bahamas, les Bermudes et Cuba. Ensuite, c'était aux forceurs de blocus sudistes de tenter, à leurs risques et périls, d'exporter du coton dans ces trois îles et d'importer du matériel militaire dans la Confédération²³.

Compte tenu de son agressivité légendaire, Dayton étonne les Affaires étrangères françaises en ne revenant pas à la charge. L'explication de cette étrange modération se trouve peut-être dans le courrier que John Bigelow (consul des Etats-Unis à Paris) adressa à Henry Sanford, le ministre fédéral à Bruxelles : « *J'espère qu'ils laisseront le Florida dans les docks du gouvernement. Je gage qu'il n'en sortira pas avant quatre ou cinq mois. Sa machinerie doit être démontée pièce par pièce et il n'y a rien de plus lent qu'un atelier de l'Etat français*²⁴. »



John Bigelow - William Dayton (National Archives)



Ministres Drouyn de Lhuys et Chasseloup-Laubat

²³ Pour un examen approfondi de la Déclaration de Paris et de la tentative du Nord d'y adhérer en 1861, voir : Temple, *William H. Seward*, in « The American Secretaries of State », pp. 37-43 ; Bemis, *Diplomatic History of the USA*, pp. 368-69, 374-77 ; Adams, *Great Britain and the American Civil War*, vol. 1, pp. 137-71 ; Case & Spencer, *The United States and France*, pp. 1, 14, 53, 67, 70, 77-125, 134-39, 205, 304, 591.

²⁴ Owsley, *CSS Florida*, pp. 93-95.



Intérieur du port de Brest - Amiral de Gueydon, préfet maritime de Brest. (Musée de la Marine, Paris)



Entrée du port militaire de Brest, ca. 1860. (Lithographie de Lebreton, éditions Morier à Paris)

Pendant ce temps, Maffitt avait appelé Bulloch à la rescousse car les défauts de son bâtiment étaient plus sérieux qu'il l'avait supposé. Ses chaudières et son ventilateur exigeaient une révision que seul son constructeur (Miller & Sons) pouvait mener à bien. Bulloch et quelques techniciens s'embarquent au plus vite pour la France. En dépit de cette précieuse main-d'œuvre, les travaux progressent lentement parce que les Confédérés doivent obtenir l'assentiment du préfet maritime pour effectuer chaque réparation ou pour remplacer chaque pièce défectueuse. Le *Florida* resta donc en cale sèche pendant deux mois durant lesquels Maffitt abusa des facilités que lui accordait la loi française. Il acquit 500 amorces (fuses) pour ses canons, fit réparer des armes légères chez un armurier local et confectionner deux nouveaux affûts de canon, qu'il se fit secrètement livrer sur Belle Isle le 19 février²⁵.

Les véritables complications surgissent d'un tout autre horizon. Merrier, un négociant maritime de Brest, attaque Maffitt en justice pour obtenir 100 000 francs de dédommagements en compensation du fret qu'il avait perdu à bord d'un des cargos américains que le *Florida* avait coulé et du déroutement d'un autre de ses bateaux sur Acapulco (Mexique). Maffitt l'avait forcé à prendre à son bord les marins de ses précédentes prises. Le négociant brestois fonda son action en justice sur un article du *Moniteur* du 4 septembre, qui qualifiait le *Florida* de corsaire. Le 2 septembre 1863, ensuite de sa plainte, le tribunal civil de Brest ordonne la saisie de la corvette confédérée. Discernant l'opportunité d'enliser Maffitt dans une procédure interminable, John Bigelow se rend sur place afin de conseiller et d'encourager le Français dans son action en justice. Celle-ci pose un sérieux problème parce qu'elle ressortissait à des compétences distinctes. Selon les termes de la Déclaration de Paris de 1851, les biens

²⁵ ORN I-2, pp. 460, 664-65.

d'un neutre n'étaient pas saisissables lorsqu'ils se trouvaient sous les couleurs d'un belligérant. Quant au déroutement du cargo de Merrier, il ne pouvait être traité que par un tribunal civil qui n'était pas habilité à instruire contre un Etat souverain.

Il est impossible d'apprécier dans quelle mesure le ministre français des Affaires étrangères s'inspira de la décision de son homologue britannique dans l'affaire qui opposa le *CSS Nashville* à l'*USS Tuscarora* à Southampton en 1861, mais en tout état de cause, leurs conclusions furent identiques. Le 16 septembre, Drouyn de Lhuys fit insérer dans le *Moniteur* une notice rectificative spécifiant que le *Florida* n'était pas un corsaire car il appartenait à la marine de guerre des Etats confédérés. Se référant à cette précision, le tribunal rejette la plainte de Merrier parce que la justice française ne pouvait pas entamer une procédure contre des navires ayant ce statut. En outre, même si le *Florida* avait été un corsaire, il aurait eu droit aux mêmes avantages puisque ni les Etats-Unis ni la Confédération n'avaient signé la Déclaration de Paris. Dans le cas contraire, Maffitt aurait pu être convaincu de piraterie pour avoir détruit des biens neutres qui n'étaient pas de la contrebande de guerre. Au cours de cette affaire, la diplomatie fédérale marqua tout de même des points parce que la presse française, majoritairement favorable à la cause unioniste, embarrassa son gouvernement en divulguant les droits qu'il avait accordés à un navire servant la cause esclavagiste, même s'ils étaient légaux. Au cours de ses échanges épistolaires avec le Quai d'Orsay, Seward, le ministre américain des Affaires étrangères, laissa entendre que si la France ne cessait pas d'aider les raiders confédérés, les Etats-Unis adopteraient la même attitude dans l'éventualité d'un conflit ultérieur car les côtes américaines constitueraient une excellente base pour des corsaires opérant contre le commerce maritime français. En des termes édulcorés, il menaça également de suspendre la licence qui autorisait les commerçants français à importer du tabac américain dans leur pays²⁶.

Le remplacement d'une partie de l'équipage du *Florida* relança le débat sur l'interprétation de la neutralité française. A peine Maffitt eut-il mouillé dans la rade de Brest, fin août 1863, que beaucoup de ses marins s'éclipsèrent sur le sol français. A chacune de leurs escales, tous les commandants des croiseurs rebelles construits en Europe furent confrontés à cette gangrène de leurs équipages. D'après les sources consultées par Case & Spencer, les défections à bord du *Florida* résultèrent du refus de certains matelots de renouveler leur engagement sous la contrainte. Près de trente ans plus tard, l'aspirant de marine George T. Sinclair Jr., qui servit à bord du croiseur, évoque carrément un début de mutinerie. Sinclair fut le seul officier sudiste à évoquer cet incident car il n'était pas de bon ton de suggérer que les marins qui servirent sous la bannière sudiste n'étaient pas tous des héros. De nos jours encore, on trouve sur internet un site britannique consacré au « 290 » (*CSS Alabama*) et à la flotte rebelle, qui ose prétendre que les marins européens qui servirent à bord des croiseurs esclavagistes, « gave their lives on the worlds' oceans in pursuit of freedom for all. » Quant à L. Owsley Jr., il pense que l'affaire résulta d'un problème disciplinaire au sein de l'équipage durant son séjour à Brest parce que le livre de bord de Maffitt révèle qu'il fit mettre aux fers un nombre anormalement élevé de ses marins pour insubordination et pour absence illégale. Dans des lettres écrites après la guerre par les marins du navire, Owsley découvrit que beaucoup d'entre eux détestaient leurs officiers quoique la majorité des matelots provenait de Mobile, une exception à la règle car tous les autres croiseurs rebelles racolaient leurs marins dans les bouges de Liverpool ou à bord des cargos qu'ils interceptaient²⁷.

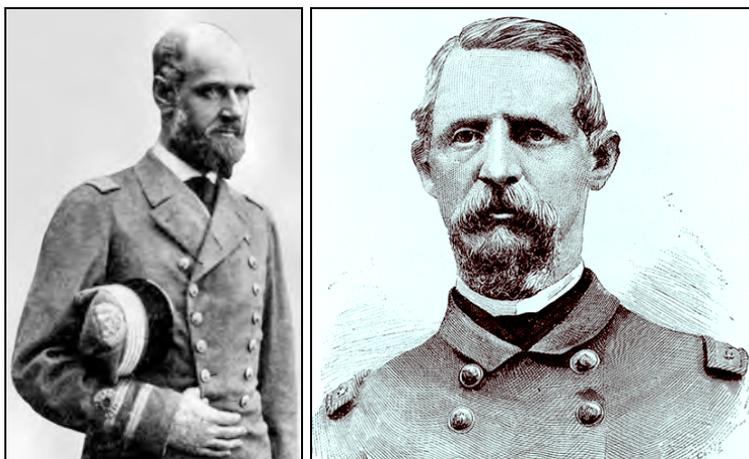
Cette péripétie nous mène à une digression démontrant l'habileté de Thomas Dudley, le consul fédéral à Liverpool, à exploiter les moindres défaillances sudistes. Lorsque les matelots récalcitrants du *Florida* se rendent chez Bulloch à Liverpool, pour toucher leur

²⁶ Owsley, *CSS Florida*, pp. 94-96 ; Case & Spencer, *Civil War Diplomacy*, pp. 486-88, 677.

²⁷ Owsley, *CSS Florida*, pp. 98-99 ; Sinclair, *The Eventful Cruise of the Florida*, passim.

arriéré de solde, ils trouvent porte close. Ils se présentent alors à l'officine de Fraser & Trenholm où ils se heurtent à une fin de non-recevoir qui consiste à leur déclarer qu'aucun officier confédéré n'avait donné des ordres dans ce sens. Frustrés, certains d'entre eux exposent leurs doléances au consul nordiste qui a alors l'idée de discréditer Bulloch dans le milieu maritime britannique, par la publication de l'annonce suivante dans le *Daily Post* de Liverpool, du 17 septembre 1863 : « *Nous, les soussignés matelots et chauffeurs du Florida, désirons savoir si le capitaine Bulloch, agent des Etats confédérés (...) nous paiera les montants fixés par le capitaine Maffitt. Nous sommes sur place depuis cinq jours, sans aucun moyen de subsistance (...) La paie qui nous est due s'élève de 60 à 260 \$ par personne et nous espérons les percevoir sans difficulté.* » Emergeant soudainement de son « absence », Bulloch clôture leurs comptes le 29 septembre 1863. Ses agents ressentirent néanmoins les effets de cet incident lorsqu'ils cherchèrent à recruter d'autres marins anglais. Plus tard, Maffitt affirma qu'il avait confié ses comptes et documents à l'un des marins en rupture de ban afin de les présenter à Bulloch ... ? Cet incident eut une autre répercussion politique. La liste des marins qui s'étaient présentés chez Bulloch révéla au consulat américain à Londres que les « citoyens » de l'Alabama, qui s'étaient enrôlés sur le *Florida*, étaient en réalité des Britanniques qui n'avaient jamais obtenu ou demandé la nationalité américaine²⁸.

Pour compenser cette réduction drastique de son équipage, Maffitt fait encore appel à Bulloch. C'est sa dernière initiative car un problème de santé le contraint brusquement à un repos forcé dans la péninsule scandinave. Il ne réapparaît qu'au printemps 1864, sur le forceur de blocus *Florie*. Le 11 septembre 1863, le commander Joseph N. Barney reçoit l'ordre de reprendre le commandement du *Florida*. Le 17 septembre 1863, le bâtiment entre dans un bassin de radoub du gouvernement français. Il y restera cinq semaines avant d'être transféré dans le port marchand où les travaux de remise en état s'éterniseront jusqu'au 27 décembre 1863. Ces incroyables délais étaient imputables aux difficultés de la main-d'œuvre française de réparer des machines britanniques et aux longues formalités relatives à l'autorisation de faire venir d'Angleterre les artisans qui en connaissaient les rouages. Sur ces entrefaites, des problèmes digestifs contraignent Barney à solliciter son remplacement. Le 9 janvier 1864, le lieutenant Charles M. Morris reprend effectivement la gestion des réparations en cours et le commandement du *Florida*. Initialement, Mallory l'avait envoyé en Grande-Bretagne pour commander l'un des cuirassés construits pour les Confédérés. Après leur saisie par les autorités britanniques, il s'était retrouvé en attente d'une nouvelle affectation²⁹.



Commander Joseph N. Barney - Lieutenant Charles M. Morris. (National Archives)

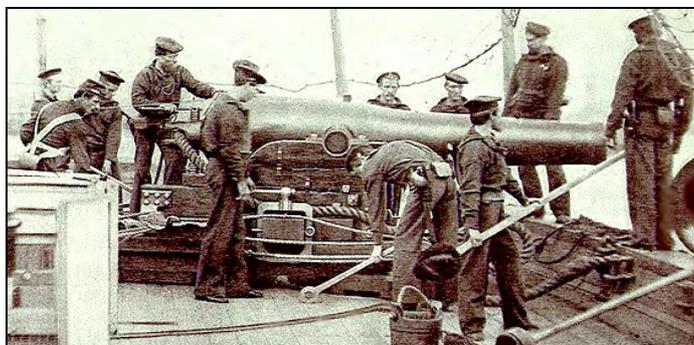
²⁸ Case & Spencer, *United States & France*, pp. 488-89 ; Spencer, *Confederate Navy in Europe*, pp. 167-68 ; Hear, *Gray Raiders*, p. 113 ; Owsley, *CSS Florida*, pp. 102-103.

²⁹ Owsley, *CSS Florida*, p. 102-103 ; Scharf, *History of the Confederate States Navy*, p. 792 ; *Register of Officers of the Confederate States Navy*, p. 138.

Les 25 et 27 janvier 1864, après des mois de travaux, Morris effectue des essais qui démontrent que les réparations nécessitent dix jours supplémentaires et le remplacement de quelques pièces de ses chaudières. Peu au fait de la mécanique britannique, les techniciens brestois ne réalisent pas que lesdites réparations visaient à accroître la vitesse du bâtiment et à lui permettre d'utiliser du charbon de moindre qualité, ce qu'interdisait la neutralité française. Les résultats s'avèrent décevants car, le 18 février, Morris écrit que les nouvelles pièces ne s'adaptaient pas parfaitement aux anciennes et que leur dysfonctionnement interdisait encore de recourir à du charbon bon marché. Le bâtiment ne devait plus espérer dépasser les 8 nœuds dans les meilleures conditions, c'est-à-dire 2,5 nœuds de moins que lors de son lancement³⁰.

Morris sollicite du vice-amiral de Gueydon l'autorisation de remplacer les matelots qui avaient quitté son bâtiment. Comme les interrogatoires ordonnés par les autorités françaises confirment que les marins manquants avaient délibérément quitté le bâtiment (ce qui conforte la version de la rébellion à bord du croiseur), la requête de Morris était recevable s'il ne recrutait aucun Français. Drouyn de Lhuys présente sa requête au Conseil des ministres, qui l'agrée. Comme les recrues devaient comprendre l'anglais, Bulloch les engagea en Angleterre puis les expédia à Brest. Leur nombre était suffisant pour manoeuvrer normalement le bâtiment, mais l'équipage ne retrouva plus jamais son effectif initial. En temps normal, le recrutement de marins n'aurait posé aucun problème, mais les incidents évoqués plus haut et la vigilance des espions fédéraux en Angleterre entravèrent sérieusement les démarches des agents rebelles. La méthode la plus efficace du consulat fédéral consistait à identifier tous les marins de Liverpool susceptibles d'être embauchés par les Confédérés, et de les payer pour ne rien faire tout en les menaçant de les dénoncer aux autorités locales s'ils succombaient aux offres de l'ennemi. William Dayton, le ministre des Etats-Unis à Paris, conteste immédiatement la décision du Conseil des ministres permettant à Morris de compenser les déficiences dans son équipage par des marins venus d'Angleterre³¹.

En dépit de ce renfort de personnel, le *Florida* n'en comptait toujours pas assez pour assurer à la fois sa gouverne et le service aux canons. Pour corriger cet inconvénient, Morris monte sur pivot l'un de ses 7 pouces afin qu'une seule équipe puisse le braquer sur les deux bords du bâtiment. Morris ne dresse pas la liste des membres de son équipage avant d'avoir gagné le large. Les commandants confédérés usaient couramment de ce subterfuge pour prouver que les ouvriers qui se trouvaient encore à leur bord s'étaient enrôlés en haute mer et non dans les eaux territoriales du pays qu'ils venaient de quitter. En fermant les yeux sur cette pratique à l'orée de l'illégalité, les autorités françaises et britanniques pouvaient prétendre qu'elles n'étaient pas responsables du comportement de leurs sujets en-dehors de leur juridiction³².



Canon sur pivot en usage sur les navires fédéraux et confédérés. Notons le rail encastré dans le pont et sur lequel la pièce pivote d'un bord à l'autre. (US Naval Historical Center)

³⁰ Owsley, *CSS Florida*, pp. 96-97.

³¹ Case & Spencer, *Civil War Diplomacy*, pp. 488-90 ; Owsley, *CSS Florida*, pp. 101-102.

³² Owsley, *CSS Florida*, p. 104.

L'association d'un nouveau commandant et d'un nouvel équipage amoindrit, au moins dans un premier temps, l'efficacité du *Florida*. Heureusement, quelques-uns des officiers, notamment le lieutenant S.W. Averett, commandant en second du bâtiment depuis qu'il avait quitté Mobile, était là pour conseiller Morris. En plus des démarches de son consulat à Paris, le gouvernement américain recourt à un argument plus prégnant pour immobiliser le sloop rebelle : l'arrivée de l'*USS Kearsarge* dans le port de Brest. Son commandant, le capitaine John A. Winslow comptait soit attaquer le *Florida* dès qu'il aurait gagné la haute mer soit l'immobiliser dans le port par la menace qu'il exerçait sur lui. Winslow ne s'éloigne pas de Brest du 17 septembre au 31 octobre, épiant les moindres activités à bord du vaisseau ennemi. Le 22 septembre, une émotion l'étreint et il fait battre le branle-bas de combat lorsque le *Florida* émerge de sa cale sèche. Winslow s'aperçoit rapidement que sa proie passait seulement d'un ancrage à un autre. Quelques jours plus tard, le stress étreint à nouveau le commandant fédéral quand il remarque une activité fébrile sur le pont de la goélette ennemie et il ordonne de faire monter la pression dans ses chaudières. L'équipage confédéré briquait son pont, était-ce les prémices de son départ ? Pendant deux jours, Winslow maintient son équipage en alerte et ses machines sous pression³³.



USS Kearsarge. (Naval Historical Center, photo NH 63151)

Dans sa lettre du 28 septembre 1863 au ministre fédéral à Paris, Winslow énonce clairement son intention de poursuivre le *Florida* et de l'attaquer dès sa sortie des eaux territoriales françaises ou alors il lui fallait le renfort de deux croiseurs supplémentaires. Son *Kearsarge*, écrit-il, se trouvait dans l'impossibilité de bloquer les trois chenaux que le *Florida* pouvait emprunter pour gagner la haute mer. Cependant, le consul fédéral à Brest avait appris que la lente progression des travaux à bord de la goélette ennemie lui interdirait de prendre la mer avant la fin d'octobre. Il avait également eu connaissance des difficultés du commandant confédéré à recruter un équipage complet³⁴.

Le 9 octobre 1863, imaginant qu'il forcerait peut-être la main de son adversaire, le capitaine Winslow lui fait déposer un pli le défiant de livrer combat en haute mer et

³³ Owsley, *CSS Florida*, pp. 104-105.

³⁴ *Lettre de Winslow à Dayton*, du 28 septembre 1863 et de *Winslow au ministre Gideon Welles*, du 9 octobre 1863, in Owsley, *CSS Florida*, p. 105.

informe la presse de sa démarche. Pragmatique, Morris ne réserve aucune suite à cette provocation. Sa mission consistait à affaiblir le commerce maritime adverse, pas à faire les manchettes de la presse. Les 7 novembre 1863 et 21 janvier 1864, Edwin G. Eastman, le consul américain à Queenstown (Irlande), écrit au ministre Sanford à Bruxelles, que Winslow avait fait remettre au commandant du *Florida* un second message dans lequel il détaillait le tonnage et la puissance de feu de son bâtiment dans l'espoir de l'inciter à se mesurer à lui. Eastman pensait que les deux bâtiments étaient d'une puissance comparable, accordant même une légère supériorité au croiseur rebelle, mais que son équipage ne valait pas celui du *Kearsarge*. La démarche de Winslow était aussi d'ordre psychologique voire politique. Il espérait que si Morris refusait le combat, la presse amènerait l'opinion publique française et soulignerait la couardise de ce croiseur esclavagiste qui ne s'attaquait qu'à des cargos désarmés³⁵.

Quelque neuf mois plus tard, devant Cherbourg, c'est Raphaël Semmes qui adressa à Winslow un cartel identique. D'après les historiens américains Norman C. Delaney et John M. Taylor, ce fameux duel était dénué d'intérêt pour la Confédération, il ne titilla que l'orgueil démesuré du « pacha » du CSS *Alabama*, qui jusque-là ne s'était attaqué qu'à des cargos désarmés et à un faible vapeur hâtivement transformé en canonnière, devant Galveston (Texas)³⁶.

Revenons à Brest. Gideon Welles, le ministre de la Marine fédérale, avait refusé d'expédier les deux croiseurs supplémentaires réclamés par Winslow parce que le blocus de ce port pouvait durer indéfiniment et que la flotte américaine avait besoin de ces bâtiments ailleurs. Il y avait aussi une autre raison. Welles avait consulté Seward, son premier ministre et ministre des Affaires étrangères, et tous deux craignaient que la France assimile, à un blocus illégal de ses côtes, le déploiement de trois navires de guerre fédéraux devant l'un de ses ports³⁷.

Les autorités portuaires françaises avaient observé la promptitude avec laquelle Winslow faisait chauffer ses machines au moindre mouvement de son adversaire et gagnait la haute mer après avoir ordonné le branle-bas de combat à bord de son *Kearsarge*. Ce jeu du chat et de la souris irrite le ministre français des Affaires étrangères qui fait appliquer des mesures analogues à celles qu'avait prises son homologue britannique lors de la difficile coexistence des CSS *Nashville* et *USS Tuscarora* à Southampton, en 1861. Quand le *Kearsarge* se présente pour la sixième fois devant la rade de Brest, la préfecture maritime lui fait savoir que la nouvelle réglementation française en matière de neutralité interdisait désormais à un navire belligérant de mouiller plus de deux fois par mois dans le même port. Sur ces entrefaites, les autorités françaises avaient introduit une réclamation auprès de la légation américaine, à propos des va-et-vient du navire fédéral. On ne sait pas si ce fut un hasard ou un mouvement ordonné par le gouvernement français, mais la veille du jour où il se manifesta auprès de la légation américaine, sa flotte cuirassée crocha ses ancres dans le port militaire de Brest³⁸.

Quand ses espions lui apprennent que le *Florida* ne sera pas en état de prendre la mer avant un mois ou deux, Winslow appareille le 31 octobre 1863, met en panne à Queenstown (Irlande) pour se réapprovisionner en charbon puis croise en mer pendant quelques jours avant de réintégrer son poste d'observation au large de Brest, le 7 novembre. Cette croisière avait été motivée par son intention d'attaquer le CSS *Georgia* dont on lui avait signalé la présence près des côtes françaises. L'information était bonne, mais le croiseur rebelle se réfugie dans le port de Cherbourg avant que Winslow

³⁵ *Log of the CSS Florida, 9 October 1863, Civil War Claims*, in Owsley, *CSS Florida*, p. 106 ;

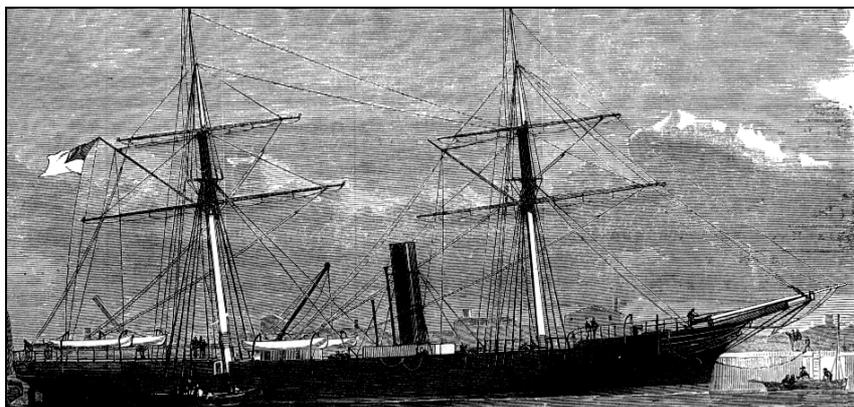
³⁶ Delaney, *Raphaël Semmes's Decision to Engage the Kearsarge ; Fight or Flee: Raphael Semmes' Decision to Engage the Kearsarge, June, 1864*, pp. 17-28.

³⁷ *Welles to Seward, September 21, 1863, Executive Letter Book*, vol. XVI, in Owsley, *CSS Florida*, pp. 106-107.

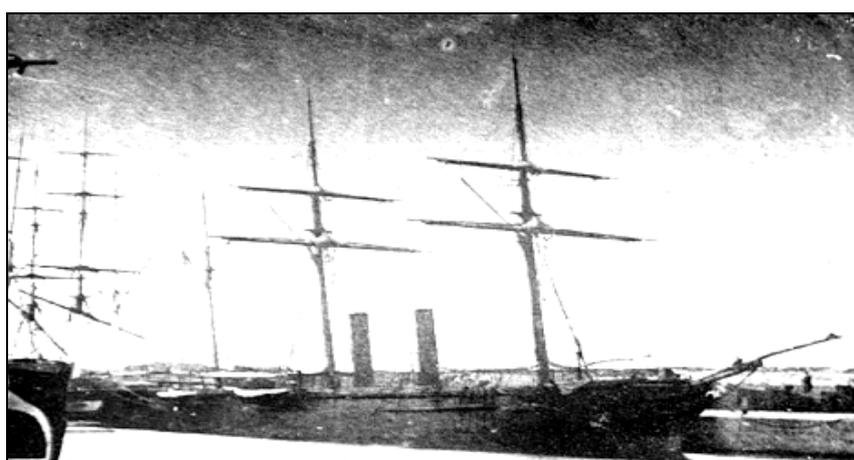
³⁸ *Dayton to Winslow, October 21, 1863, National Archives, Washington ; Winslow to Welles, October 21, 1863, Letters of A.C.C., vol. October 1863, IX*, in Owsley, *CSS Florida*, p. 107.

puisse l'appréhender. Démoralisé, Winslow écrit à son ministre que les circonstances actuelles lui laissent peu de chance d'intercepter le *Florida*. D'abord parce que son *Kearsarge* ne pouvait plus se soustraire à l'obligation de respecter un délai de 24 heures avant de le prendre en chasse, ensuite parce que le navire ennemi pouvait se glisser en haute mer par n'importe lequel des trois chenaux du port. En revanche, Winslow pensait que, depuis Brest, il avait quelque chance d'attaquer le *CSS Georgia* dès qu'il aurait appareillé de Cherbourg. Comme les deux croiseurs ne se trouvaient pas dans le même port, le *Kearsarge* pouvait le prendre en chasse sans être immobilisé durant les incontournables 24 heures³⁹.

Winslow et son navire végètent dans le port de Brest jusqu'au 5 décembre. Son livre de bord révèle que le 18 novembre 1863, le *Louis XIV*, l'un des plus puissants navires de haut bord de la flotte française, se positionna à proximité du *Kearsarge*, comme pour étouffer toute velléité d'agressivité de sa part vis-à-vis du *Florida*. Le commandant fédéral n'appareilla pas pour autant car son objectif était désormais l'interception du *CSS Georgia* en haute mer. Une nouvelle information conforte son maintien dans le port français : l'entrée du *CSS Rappahannock* en rade de Calais. Il s'agissait d'un vieux brick à vapeur que la Royal Navy avait déclassé et que les Confédérés avaient racheté et tenté de remettre en état⁴⁰. (Voir notre article *La France et les Confédérés - 2^e partie : Les croiseurs de Maury à Bordeaux, Calais et Cherbourg*)



CSS Georgia. (London Illustrated News)



CSS Rappahannock à Calais. (US Naval Historical Center Photograph)

³⁹ *Log of the Kearsarge, November 1-8, 1863, Navy Records ; Winslow to Welles, November 7, 1863, Letters of A.C.C., vol. November 1863, in Owsley, CSS Florida, pp. 107-8.*

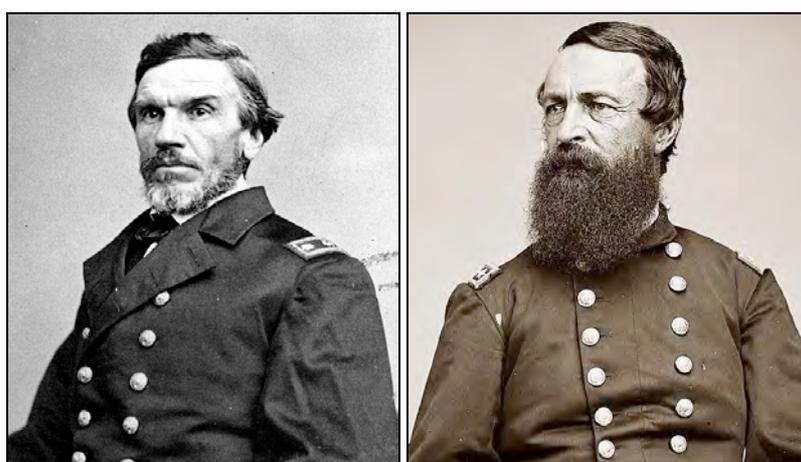
⁴⁰ *Logs of the Kearsarge, November 7- December 5, 1863, Navy Records ; ORN, S.I, vol. II, pp. 510-11 ; Dayton to Winslow, 30 November 1863.*

Winslow reprend la mer le 5 décembre et cabote en lisière des eaux territoriales françaises du port pour en épier les sorties. Il ne réintègre Brest qu'à trois reprises, juste pour se réapprovisionner en vivres et en charbon. Le 23 janvier 1864, il s'amarre dans le port de Cadix pour y faire réparer quelques avaries. C'est ce qu'attendait le *Florida* qui s'éclipse discrètement en haute mer pour sa seconde et dernière campagne. Par la suite, certaines rumeurs totalement fantaisistes firent accroire aux autorités fédérales que les *CSS Georgia* et *Rappahannock* devaient le rejoindre pour détruire le *Kearsarge*⁴¹.

Au cours de sa seconde campagne, le croiseur confédéré détruisit ou rançonna 34 navires de commerce américains⁴². Le 7 octobre 1864, le *Florida* et la corvette fédérale *Wachusett* mouillaient ensemble dans la baie de Salvador (Etat de Bahia). Faisant fi de la neutralité du Brésil, Napoléon Collins, le commandant de l'*USS Wachusett*, profite de la présence à terre de la majorité de l'équipage confédéré pour se rendre maître du bâtiment par surprise. Son coup de main est si rapide qu'il a le temps de le remorquer dans les eaux internationales avant qu'une canonnière brésilienne puisse l'intercepter. La légation brésilienne à Washington requit évidemment la restitution immédiate du *Florida*, mais après maintes manœuvres dilatoires, le porte-parole du gouvernement américain lui fit savoir que la goélette sudiste avait « coulé accidentellement » dans la baie de Hampton Roads, en Virginie. Cet accident avait été l'œuvre de l'amiral David D. Porter⁴³.



USS Wachusett. (US Naval Historical Center Photograph, photo NH 68681)



Commander Napoléon Collins - Amiral David D. Porter. (US Naval Historical Center Photograph)

⁴¹ Owsley, *CSS Florida*, pp. 107-9.

⁴² Owsley, *CSS Florida*, pp. 188-89.

⁴³ Owsley, *CSS Florida*, pp. 137-55 ; *Journal da Bahia*, 11 octobre 1864 ; *ORN* I-1, pp. 598-9 ; I-3, pp. 268-69, 276, 283-88, 291-92, 446, 636-42 ; I-4, pp. 631-33 ; II-1, pp. 235, 252 ; Porter, *Naval History of the War*, p. 816.

Ouvrages cités dans les notes

- Adams E.D., *Great Britain and the American Civil War*, 2 vol., New York, 1925.
- Anderson E.C., *Confederate Foreign Agent, European Diary of Major E.C. Anderson*, Tuscaloosa, 1976.
- Bemis S.F., *Diplomatic History of the United States*, New York, 1964.
- Bigelow J., *France and the Confederate Navy*, New York, 1888.
- Bulloch J.D., *The Secret Services of the Confederate States in Europe*, 2 vol., New York, 1972
- Case L & Spencer W.F., *The United States and France, Civil War Diplomacy*, Philadelphia, 1970.
- Delaney N., *Raphaël Semmes's Decision to Engage the Kearsarge*, Journal of Confederate History, vol. 4, Newark, 1984.
- Dictionary of American Fighting Ships*, vol. 2, Naval History Division, Washington D.C.
- Hearn C.G., *Gray Raiders of the Sea*, Louisiana State University Press, 1992.
- Lester R.I., *Confederate Finances and Purchasing in Great Britain*, Charlottesville, NC, 1975.
- Low J., *Four Years in the Confederate Navy ; the Career of Captain John Low on the CSS Fingal, Florida, Alabama, Tuscaloosa and Ajax*, Athens, 1964.
- Merli F.J., *Great Britain and the Confederate Navy*, Indiana U. Press, 1970.
- Owsley F.L., Jr., *The CSS Florida, Her Building and Operations*, Philadelphia, 1965.
- Porter D.D., *Naval History of the Civil War*, New York, 1886.
- Porter T.K., *CSS Florida*, in « The Confederate Soldier in the Civil War », New York, 1959.
- Register of Officers of the Confederate States Navy*, Naval History Division, Washington D.C.
- Scharf J.T., *History of the Confederate Navy*, vol. 2, New York, 1887.
- Sinclair G.T. (pseudo T. Mathews Jr.), *The Eventful Cruise of the Florida*, The Century Magazine, vol. 56, July 1898, New York.
- Spencer W.F., *The Confederate Navy in Europe*, University of Alabama Press, 1983.
- Taylor, J.M., *Confederate Raider: Raphael Semmes of the Alabama*. Washington, 1994.
- Temple H.W., *William H. Seward*, in « The American Secretaries of State », New York, 1928.