

## Chapitre 12

### *Le Temps se Couvre.*

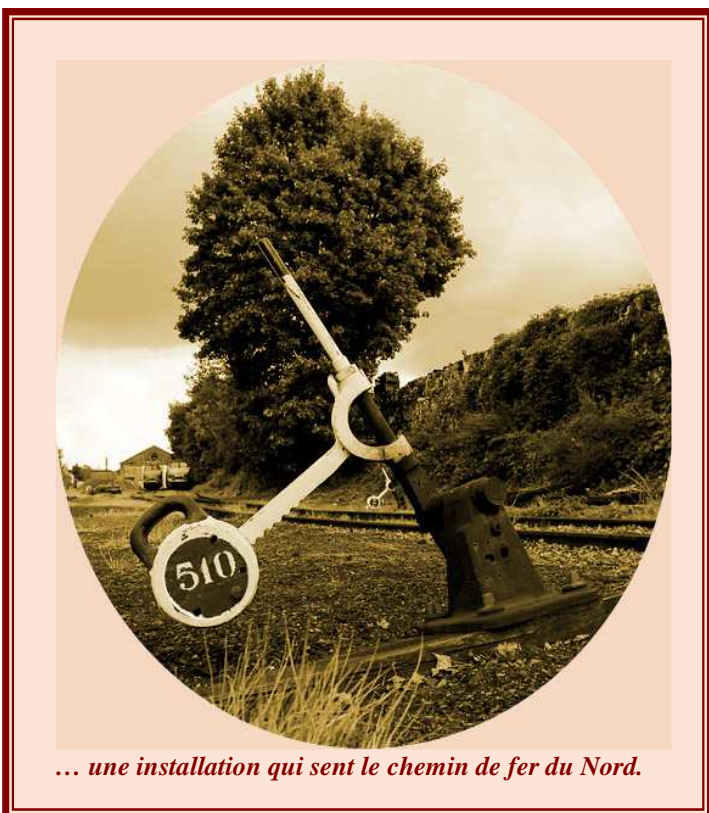
**L**e voyage en train depuis Alexandria se passe assez rapidement si on le compare au temps qu'il m'a fallu pour rallier New York par la mer la semaine passée. Il y a eu peu d'incidents de parcours ; quelques croisements sur des zones à voies doubles, un joint de caoutchouc durci qui a cédé et qu'il a fallu réparer faute de pouvoir le changer, le bissel avant qui a sauté sur une aiguille prise en talon. Ce dernier incident est beaucoup moins courant en France qu'ici. Les aiguillages sont comme les autres appareils de voie, il faut les entretenir et les vérifier souvent. Les causes de dérèglement possibles sont multiples : une tempête de vent de sable, un ours qui vient se gratter le dos pour s'enlever la vermine, un bison qui malencontreusement dérègle l'ajustement de la pointe en passant dessus. Certes, un train pèse davantage qu'un bison, mais les pas de nombreux de ces énormes buffles à bosse finissent par tordre les barres de guignol ou arracher les câbles de commande des aiguilles, tendus qu'ils sont par les ridoirs à gravité en vue d'éviter la baisse de tension des câbles qui relient l'appareil de voie aux leviers du poste d'aiguillage. Sur les lignes de la Confédération, la plupart des gares ne comportent pas de triage. Aussi les postes d'aiguillages sont-ils assez rares dans les petites gares et les aiguillages sont commandés directement par un levier auprès de l'appareil de voie. Là encore, un ours qui vient s'appuyer sur le levier pour se gratter peut fort bien faire pivoter partiellement de levier à contrepoids d'une manette de commande ou plus simplement agir sur la poignée de verrou d'un levier moderne.



*...agir sur la poignée de verrou d'un levier moderne.*

En examinant les différents types de leviers, je note que plusieurs appareils sont neufs et de fabrication française. Il semblerait qu'on en ait livré depuis la France et cela me rend plus optimiste que je ne l'étais à mon départ de Washington. Certes on en trouve encore de fabrication anglaise, mais il s'agit plutôt d'engins destinés à équiper les voies de triages de dépôts. Je m'intéresse de près à ces techniques ferroviaires puisqu'il semblerait que mon avenir se trouve dans le travail pour des compagnies de chemin de fer tant que je resterai en Amérique. Je dois dire que la perspective de m'installer définitivement ici me tente de plus en

plus. Alors que nous sommes arrêtés en attendant le croisement avec un autre train, je descends de ma voiture pour examiner un de ces leviers lourds que j'ai aperçus de loin. Encore une installation qui sent le chemin de fer du Nord, en France.



Il s'agit d'un levier à lourd contrepoids qui permet de laisser passer en train arrivant en talon alors que l'aiguille est orientée vers l'autre voie. Un train qui va en sens inverse de celui qu'il va croiser est orienté automatiquement vers l'autre voie tandis que celui qui vient en talon fera s'ouvrir l'aiguille qui revient en place une fois les roues passées. Sous la traction de l'aiguille, le câble ou la tige de commande tire sur le levier qui bouge sous la traction mais revient en place sous celle du contrepoids une fois chaque essieu passé.

Ce dispositif permet d'éviter à coup sûr une collision si les deux mécaniciens respectent bien les signaux. Ce fonctionnement semi-automatique permet d'éviter de devoir envoyer un aiguilleur à chaque croisement de convoi.

Parmi les autres causes d'avaries sur les voies, il y a bien sûr les troupes de bovidés conduit par des cow-boys plus ou moins ignares. Il faut toutefois noter qu'il est rare qu'ils passent sur les aiguillages ; mais lorsqu'ils traversent des voies mal ballastées avec des rails cloués au lieu de vissés par des tire-fond, on peut avoir carrément des rails qui ne sont plus assez fixés aux traverses et s'écartent sous le poids des machines. Heureusement, je ne connais pas cette mésaventure au cours de ce voyage. Nous perdons du temps, en revanche, à la gare de Varsovie. En effet un train qui était en attente de croisement sur une voie d'évitement avant le passage à niveau a été attaqué par des bandits. Mal renseignés, ces crétins se sont attaqués à un convoi avec beaucoup de monde dont plusieurs militaires qui rejoignaient leurs lignes ou allaient en permission. Bref, ces braves gens ont été énervés de voir leur voyage troublé et ont réglé leur compte aux voyous. Mais lorsque nous passons, au ralenti, des policiers prennent des dépositions tandis qu'un homme qui semble être un coroner examine les corps. Sur un brancard, un blessé entravé a une mine des mauvais jours tandis que ce qui semble être des adjoints du sheriff local le surveille d'un air fort peu amène. S'il est le seul survivant de l'affaire, il risque de « manger » pour ceux qui ont quitté ce monde.

J'ai beau aimer passionnément les trains et le chemin de fer en général, les aléas de l'époque mettent ma patience à l'épreuve et je ne profite pas vraiment de ce voyage de retour. Je repense sans arrêt à ces quelques heures de réunion à New York, à mon entrevue avec l'ambassadeur de France à Washington, à ce déjeuner avec les Lincoln. Fort heureusement l'amiral de Piétri, après une petite pique initiale, s'est montré charmant comme à son habitude. Dois-je préciser que je suis en souci à propos du sort qui sera le mien si par hasard le ministre des finances devait me rappeler à Paris.

Le cours de la guerre entre la Confédération des États d'Amérique et l'Union semble avoir pris un tour de plus en plus difficile pour nous. Robert Lee, condamné à la victoire permanente, commence à essuyer des revers. Je l'ai trouvé fatigué la dernière fois que je l'ai rencontré. La mort de « Stonewall » Jackson l'a touché plus qu'il ne le montre. Mais surtout, l'armée yankee commence à être de bonne qualité et surtout est de mieux en mieux commandée tandis que les forces confédérées s'usent et que les armes commencent à lui manquer. L'industrie est inexistante et dans une guerre moderne c'est une tragédie. Notre artillerie connaît un taux d'attrition grave et les arsenaux ne peuvent pas reconstruire suffisamment vite des canons avec ceux qui ont été endommagés. Ils passent leur temps à reconstruire des canons avec des pièces récupérées sur le terrain, mais les tubes en bronze manquent et ce sont les pièces les plus difficiles à emporter du champ de bataille. Si les troupes reculent, elles laissent à l'ennemi des épaves utilisables qui viennent grossir leurs stocks de matières premières. Surtout le bronze, si crucial pour la guerre.

Les manufactures d'armes de chez nous, en général des entreprises privées, fabriquent des armes légères autant qu'elles le peuvent mais la matière première manque. En outre il n'y a pas d'innovation comme au Nord. Les rares armes vraiment modernes disponibles proviennent de marchés limités passés avec l'Europe par les États-Unis avant la guerre et tombées dans l'escarcelle des troupes confédérées lors de la sécession. Les carabines Maynard, par exemple, viennent de France. Certes, on a pu trouver des armes récupérées sur les champs de bataille en début de guerre à l'époque des victoires indiscutables, mais les armes yankees de l'époque ne comprenaient ni carabines Spencer ni ces sacrées Sharps qui font tant de dégâts à longue distance. D'accord, on en vole de temps en temps ou on en capture au combat dans des embuscades sur de petites unités, mais pas assez pour équilibrer la balance et on n'est plus aux temps heureux d'il y a deux quand Stonewall disait à ses fantassins « Et donnez-leur de la baïonnette ! »

L'unité secrète d'André et Ann en rapporte de temps en temps, mais bien peu et souvent en mauvais état. Les armuriers capables de les réparer sont rares et surtout manquent des outils de coupe solides qui permettraient de copier et refaire les pièces défectueuses ou endommagées. Par exemple, le mois dernier l'un d'entre eux a reproduit à titre d'essai une culasse de carabine Sharps mais en laiton au lieu d'acier. Et bien sûr au bout de deux cartouches, la pièce était matée et ne coulissait plus. Un autre essai avec une culasse en bronze n'a pas eu lieu. Les fraises qui permettent d'usiner le laiton ne sont pas assez dures pour usiner le bronze. Le nombre d'armes en attente de pièces venant des champs de bataille va toujours croissant. Même les scallawags les plus avides et grigous ne parviennent pas à se procurer les barilletts, canons et surtout les pièces des nouvelles armes des yankees chez les manufacturiers du nord. La contrebande serait fructueuse mais ne peut se développer autant que les besoins de l'armée l'exigeraient, faute de ressources chez les fabricants. En outre, ceux-ci sont étroitement surveillés par les services de Pinkerton. Parce que s'il a perdu le marché du renseignement militaire, le sinistre écossais continue à exercer de la surveillance aux approches des arsenaux et des ports. Au prix de nombreux accrochages avec les polices locales en raison du comportement plus que discourtois des agents de terrain de la compagnie privée de surveillance.

Je rumine donc des idées noires quant à l'avenir. Le temps se couvre sur la Confédération et mes pensées sont de plus en plus sombres, influencées par cette météorologie désagréable. Je somnole de temps en temps, lorsqu'un tronçon de voie encore suffisamment lisse fait que la voiture dans laquelle je suis installé ne me secoue pas trop.

Au changement de train de Wilmington, j'ai le temps de me restaurer à la gare en attendant la mise en place de la locomotive. Il s'agit d'un train léger avec plusieurs voitures à la française comportant compartiments et couloir latéral. Je me présente au comptoir de la Compagnie avec mon bagage. L'employé tique un peu en voyant mon sac de voyage d'un bon

faiseur de Bordeaux accompagné d'un panier en feuilles de maguey tressé. Ma mise de bourgeois en cours de voyage, c'est-à-dire un peu défraîchie, passe mal avec ce sac de Chicano de basse classe. À mon accent français, il me demande si je ne suis pas le gendre d'Aldebert. Lequel est un des actionnaires principaux de la compagnie qui va me transporter jusqu'à Charleston. Devant ma réponse affirmative, il me remet un bon de passage en jetant toutefois un regard torve qui va de mon LeMat, volumineux dans son étui dont je n'ai pas bouclé le rabat, à mon panier de nourriture.

Car à mon passage à Petersburg, la mexicaine que je connais déjà<sup>1</sup> venait de s'installer. Je lui ai donc acheté non seulement de quoi manger mais aussi un cruchon de jus de fruits mélangés qu'elle m'a recommandé. Comme je la paie toujours largement et en monnaies fédérales de métal, en général du bronze ou de l'argent, elle me soigne. Elle a eu un large sourire en me voyant. Depuis le temps que je n'étais plus passé, elle me croyait mort. Je lui ai donné des nouvelles d'Hélène et lui ai annoncé la naissance de Pierre-Hubert Jr.

Le bon de passage précise que je suis autorisé à voyager en Première, s'il y en a dans le convoi et ceci sur tout le réseau de la Compagnie. Comme je n'ai pas l'intention d'aller jusqu'à Savannah, mais seulement à Charleston... toutefois, je note que ce document est à validité permanente. Beau travail du beau-père.

À mon arrivée à la plantation, je suis accueilli par toute la famille et les employés de la maison. Sié est venu me chercher avec le boguet d'Hélène et la jument que nous avons pu conserver. Depuis près d'une semaine, des choses ont bougé à Charleston. Devant l'évolution de la guerre, les hommes d'affaires ont compris qu'il faut se préparer au pire. Mais comme il vaut mieux ralentir l'avance des troupes ennemies, on commence à sentir frémir une sorte de sentiment national raisonné. Les impôts rentrent un peu mieux ce qui devrait alléger les soucis du Trésor de Caroline du Sud. Après que j'ai salué tout le monde, déposé mon bagage et me suis rafraîchi dans ma chambre, nous nous enfermons dans le bureau. Aldebert est impatient de m'entendre sur les réunions de New York et mon déjeuner avec les Lincoln. Ensuite il me parle de ses plans, devant Élisabeth, Hélène et Françoise. Celle-ci que je considérais comme « la petite dernière » a grandi et prend sa part des soucis du domaine. Lorsque nous sommes arrivés, Tertullien et moi, elle était dans sa dix-septième année et jouait les apprenties suffragettes. Délurée et espiègle, elle faisait parfois encore un peu enfant. Comme Hélène était déjà abolitionniste et suffragette, elle donnait dans la même tendance. Maintenant que cette évolution inévitable a commencé à la plantation, elle prend part à l'école et aux tâches de modernisation de l'ambiance générale. Malheureusement pour elle, les garçons de son âge sont d'une autre opinion. La vie des plantations était brillante et insouciant avant la guerre. Les jouvenceaux des familles de planteurs ne fréquentaient que peu les bourgeois des villes à l'éducation soit plus besogneuse, soit plus mercantile. Or les jeunes des familles de planteurs, à l'instar de leurs parents sont souvent réactionnaires et agrippés à l'esclavage. Plus encore que leurs parents, d'ailleurs, car la jeunesse est souvent entière. Maintenant, les planteurs sont de plus en plus décavés, astreints qu'ils sont aux emprunts de guerre, leurs enfants sont souvent partis au front et ceux qui en sont revenus ne sont vraiment pas en bon état. Il y a bien quelques planteurs voisins qui sont dans la même évolution que les Toppenot, mais ils n'ont plus de garçons à marier ou ils n'ont plus que des filles. Les bals qui coûtaient cher ont disparu et notre pauvre Françoise se sent devenir « Catherinette ». Je l'ai déjà chinée sur le sujet en lui rappelant que lorsque l'on n'est que dans sa vingtième année, on est encore loin de coiffer Sainte-Catherine.

C'était un soir où Hélène s'occupait avec la Bonne Lucie de Pierre-Hubert un peu fiévreux à cause de la poussée d'une prémolaire. Françoise s'était un peu confiée de sa crainte de rester fille après, donc, avoir coiffé Sainte Catherine. Je l'avais donc gentiment plaisantée

---

<sup>1</sup> Voir Nouveaux Mondes Chapitre 23

pour la rassurer. Alors elle m'avait fait une confidence, les yeux fixés au mur et à voix si basse que j'ai cru mal comprendre. Elle parlait français avec son accent créole qui lui vient de la Bonne Lucie : « De toute façon, murmura-t-elle le visage écarlate, je m'en moque parce que celui que j'aime est déjà pris... » Et presque dans la foulée, elle a ajouté « ... par ma sœur Hélène. »

Depuis quelques temps, cette pensée m'inquiétait mais je me rassurais en me disant que je me faisais des idées. Aussi ai-je répondu calmement.

- Ma chère belle-sœur, je t'aime tendrement comme ma petite sœur que je n'ai jamais eue. Mais cela n'a rien à voir avec le sentiment qui me lie indéfectiblement à Hélène. Et ce que tu viens de me dire restera pour moi un secret entre nous et lorsque tu auras enfin rencontré l'homme de ta vie tu verras que nous en sourirons ensemble comme deux amis, comme une sœur et son frère et ce sera un tendre souvenir. Très pur. »

Alors elle m'a regardé, les yeux pleins de larmes. Elle m'a tendu sa joue sur laquelle j'ai posé un baiser comme à un enfant qu'on console. Son sourire lumineux a été mon réconfort. Quelques temps plus tard, alors que nous étions couchés, Hélène me dit : « Tu as très bien répondu à Françoise et tu as eu raison de ne rien me dire de votre discussion. Elle m'en a parlé et son admiration pour toi est évidente. Mais elle se trompe : ce n'est pas toi qu'elle aime. Elle n'a pas rencontré l'âme sœur. Nous verrons comment les choses tourneront, mais si nous le pouvons, après cette guerre, j'aimerais bien que nous voyagions et que nous allions en Guadeloupe, si nous n'avons pas les moyens de nous rendre en France. Et que nous l'amenions avec nous. Ce n'est qu'un projet, mais en ce moment, j'étouffe et il me faut des projets. »

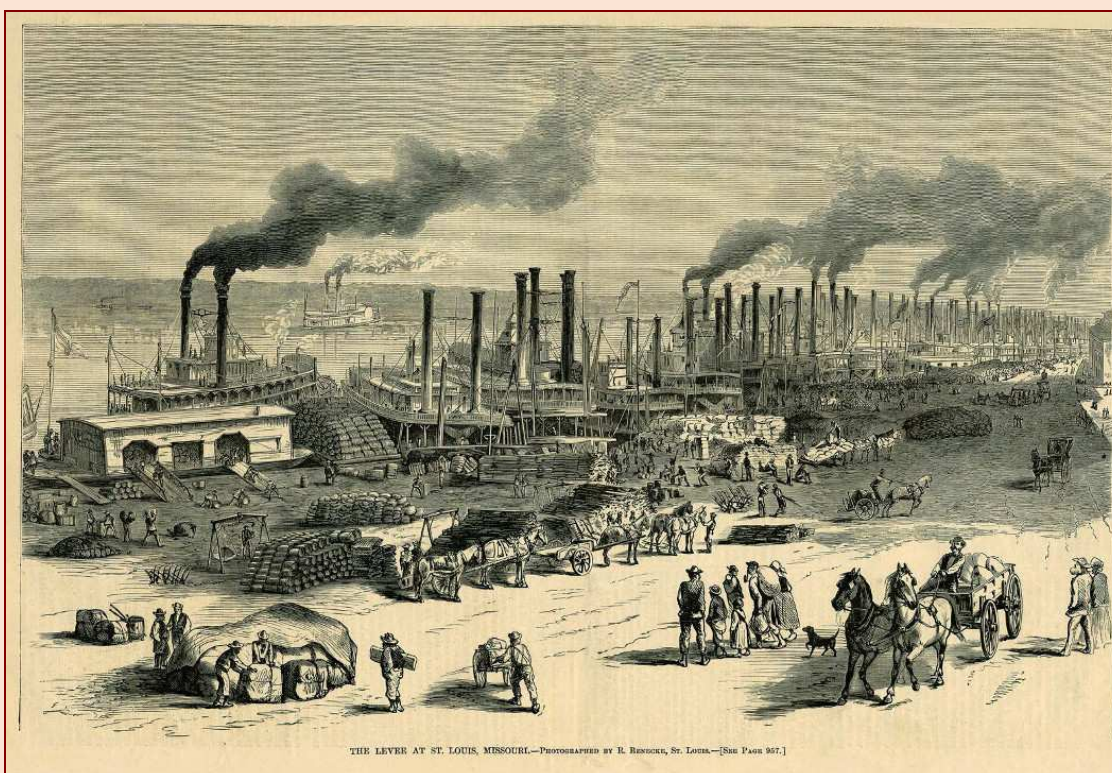
Hélène en voulait, des projets. Eh bien son père nous en offre, toujours pour après la guerre. Il faudra reconstruire beaucoup de choses et l'argent qu'il a placé trouvera son utilité. La première des choses sera de construire le pont sur le Mississippi. Un pont pour le chemin de fer et aussi pour les voitures et les piétons. Ensuite il faudra aller toujours plus loin vers l'ouest avec le chemin de fer et le télégraphe. Et il faudra ensuite transformer le télégraphe en « téléson » et donc continuer à poser des lignes. Aldebert nous précise : « J'ai investi dans les mines de cuivre et déjà les rapports sont importants. Les Européens sont très consommateurs de cuivre. Ils ont leurs mines et en vendent assez peu. J'ai donc investi en Extrême-Orient et en Amérique du sud et les ventes ont commencé. Les yankees en achètent beaucoup, on sait pourquoi. Mais les Européens en achètent aussi, eux aussi pour l'industrie de guerre. C'est une affaire qui tourne. J'ai aussi investi dans les chemins de fer européens. C'est moins rentable mais cela nous positionne. »

Les projets de mon beau-père vont sans doute me conduire longtemps loin de Charleston. Ensuite je ne sais toujours pas à quelle sauce vont me cuisiner les services du ministère français des finances. Mais je ne dis rien de mes soucis. Hélène non plus qui ne voudrait pas voir s'élever Pierre-Hubert Jr et les enfants qui suivront dans des contrées sauvages où les seules relations humaines seraient des ouvriers de chemins de fer dégoûtants, des villes crasseuses de poussière et de boue, des écoles tenues par des ignorants ou, pire des tribus indiennes hostiles avec les crimes que commettent ces sauvages. J'ai beau expliquer à Hélène que les indiens peuvent se fréquenter, il suffit de voir Ann Miller et sa famille, elle ne veut rien savoir, prétendant que les indiens de l'ouest sont de vrais sauvages qui tuent pillent violent et scalpent tout ce qui leur tombe sous la main y compris les indiens des autres tribus. Je ne suis pas expert en guerres indiennes, mais il faut reconnaître qu'elle n'a pas tout à fait tort.

Aldebert continue l'exposé de ses projets en entrant dans le détail de la construction du pont sur le Mississippi. Il a rassemblé des images destinées aux magazines et aux journaux. Il semble avoir une idée précise de la région où le projet de chemin de fer vers l'Ouest commencera : East Saint-Louis qui est en Illinois le pendant de West Saint-Louis, de l'autre



côté du fleuve, dans le territoire du Missouri. Pour le moment, le franchissement du fleuve est entre les mains de compagnies de bacs et de passeurs qui ne se laisseront pas déposséder par le pont de leurs revenus assurés. À pied, à cheval ou en voiture, il faut payer pour passer et ce commerce fait vivre des centaines de gens. Qui seront mis au chômage par le pont. On peut donc s'attendre, outre les conflits entre candidats à la construction du pont, de la voie de chemin de fer et de la ligne de télégraphe, à des réactions violentes des opposants à toute forme de modernisation qui tuera leurs petites entreprises de franchissement du fleuve. Il va aussi falloir trouver un arrangement avec les compagnies de navigation du Mississippi qui vont tenir à pouvoir continuer à naviguer malgré le pont. Il faudra donc sans doute un pont à système comme à Londres ou un pont qui soit très haut au-dessus de la surface du fleuve en eaux hautes. Pour nous donner une idée de la situation, Aldebert nous montre deux gravures en eau-forte tirées de journaux et une photographie.

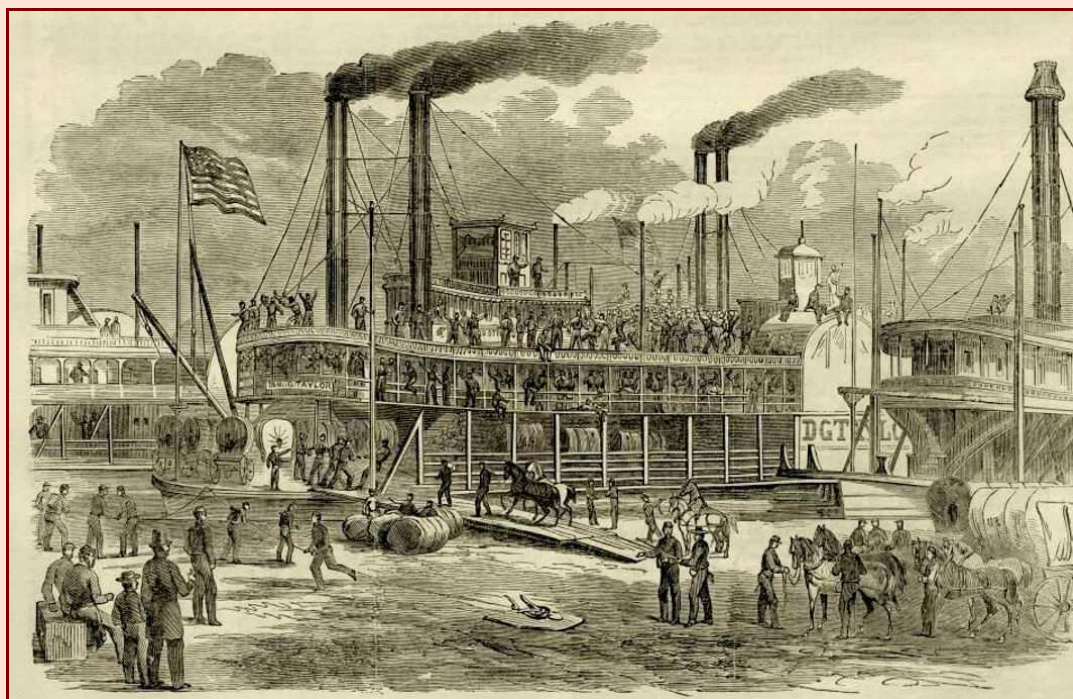


*La rive occidentale du Mississippi à West Saint-Louis 1863.*

La première eau-forte montre la rive occidentale du Mississippi à West Saint-Louis, la rive encombrée de vapeurs fluviaux et la berge couverte de passagers et de chariots. West Saint Louis est dans le Missouri maintenant devenu un État alors qu'East Saint-Louis est dans l'Illinois. Séparée par le fleuve, la ville est donc divisée en deux villes dépendant chacune d'un État différent. Je me dis qu'en matière de cadastre cela ne va pas simplifier les choses.

En ce qui concerne la rive orientale, mon beau-père nous montre deux images, une autre eau-forte et une photo qui nous donnent une idée un peu différente de la situation. L'eau-forte montre la rive et les vapeurs. Mais la photo semble montrer une rive nettement moins surchargée que ne le montrent les eaux fortes. Sans doute les gravures proviennent-elles de dessins réalisés par des artistes ou des dessinateurs de presse qui ont été impressionnés par le volume de la circulation fluviale et ont sans doute exagéré la concentration de navires. Mais de toute façon, il nous faudra nous rendre compte sur place.

Voici l'eau-forte de la vue orientale de la rive du Mississippi.



*La rive à East Saint-Louis, vue d'artiste, 1863.*

Est-ce un effet du cadrage de la photographie ? Il semblerait que sur la prise de vue montre une rivière moins encombrée.



Le Natrona est un bateau dont j'aurai à me souvenir lorsque je me rendrai à Saint-Louis, que ce soit East ou West. Le patron est le fils d'un confère d'Aldebert. Je veux dire



qu'Allan Weakpower est un homme d'affaire de Philadelphie qui a lui aussi mis à l'abri une bonne partie de ses avoirs hors des États-Unis. Il a investi dans le charbon canadien et les peausseries du Québec. À Anvers il a investi chez des diamantaires juifs de la famille de sa femme. Malgré son nom qui sonne anglo-saxon, Weakpower est un juif bon teint à l'accent yiddish lorsqu'il parle anglais. Son épouse est la fille d'un gros diamantaire d'Anvers qui a aussi pignon sur rue à Amsterdam. Il tient boutiques à Boston et Philadelphie quand je dis qu'il tient boutiques, c'est façon de parler. Ce sont ses gérants, sous la férule de ses fils et neveu qui font marcher les commerces. Le marin du Mississippi est en fait un officier de la Navy qui a débarqué devant l'antijudaïsme permanent de ses collègues officiers. Il a pris le commandement de la flotte paternelle qu'il manœuvre depuis le Notrona, le plus petit bateau des neuf vapeurs du Mississippi dont son père est le propriétaire principal. Son navire amiral, équipé d'une chaudière surdimensionnée de vingt pour cent, est de loin plus rapide que tous ceux de la flotte de la compagnie. D'autant que les aménagements sont réduits au strict minimum pour laisser la place au charbon. La réserve à bord donne à ce bateau l'autonomie la plus longue de tout le fleuve. Avec cette embarcation, Joshua Weakpower assure la logistique en pièces détachées et surtout la liaison de commandement entre les diverses unités de la flotte.

Mais parmi les difficultés qui se poseront à la construction de ce fameux pont et à l'aménagement des berges pour accueillir les culées il en est une qui semble un peu... folklorique : les draveurs utilisent souvent le Mississippi pour le flottage du bois. Cette activité est la source de nombreux conflits avec les passeurs et les marinières du fleuve. Activité dangereuse entre toutes pour ceux qui la pratiquent, le flottage du bois reste un métier indispensable pour l'acheminement vers la Louisiane du bois indispensable à la construction immobilière et à toutes les activités qui ont besoin de bois. Le flottage permet de livrer du bois déjà bien rincé par l'eau des cours de rivières et fleuve. À l'arrivée, la sève a été largement remplacée par de l'eau, plus facile à sécher que la sève en particulier des résineux. Les draveurs ont un métier dangereux, assez mal payé mais indispensable. Ils convoient des trains d'immenses troncs qu'ils guident au moyen de radeaux plus ou moins bien aménagés. Il faut empêcher les troncs de s'échouer, les rassembler les conduire ensemble jusqu'aux clients



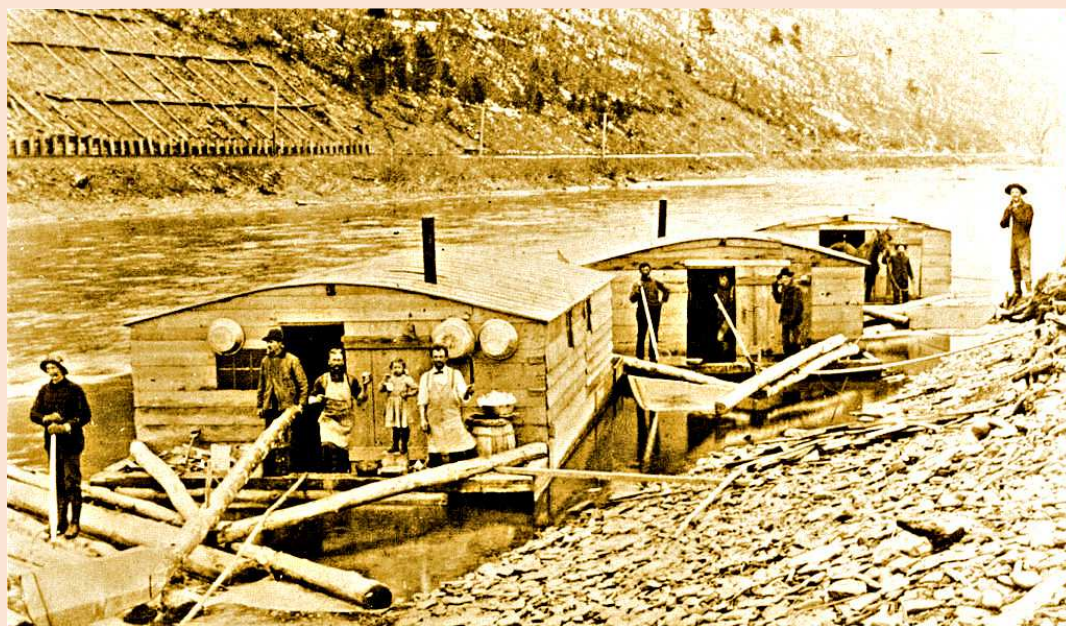
*Le flottage sur le Mississippi en 1863*

et ceci sur des centaines de kilomètres.

Autant dire que les draveurs sont des gens rudes et peu enclins à la philosophie. Il est fréquent que des troncs échappent à leur contrôle et viennent causer des dégâts aux autres usagers du fleuve qu'ils descendent, que ce soit les navigateurs ou les gens qui travaillent sur les



berges. Si nombre d'entre eux sont les salariés de compagnies ayant pignon sur rue, il existe aussi des sortes de glaneurs. Il s'agit d'épavistes qui reprennent à leur compte le flottage de bois que des draveurs réguliers ont laissés sur leur chemin. Comme les glaneurs de nos champs de blé récupèrent le blé perdu par les moissonneurs, ceux du fleuve gagnent leur vie en vendant des bois récupérés. Ils sont encore moins bien payés que les draveurs réguliers. Et ils sont parfois tentés de provoquer des échouages de troncs pour arrondir le volume de leur glane. Il s'agit de piraterie et les sanctions peuvent aller jusqu'à la pendaison. Le flottage est loin d'être une sinécure. Lorsque les cours d'eau sont gonflés par les intempéries, le flottage est assez mouvementé mais au moins les rapides sont-ils plus faciles à passer. Je veux dire qu'on n'échoue pas beaucoup de troncs. En revanche, en période d'étiage, les rochers et les bancs de sable affleurent et les draveurs perdent beaucoup de temps à remettre à flot les nombreux troncs qui s'échouent. Des piles de pont sont une plaie pour ces forçats du fleuve et leurs troncs sont une source d'inquiétude pour les propriétaires de ponts. Un autre souci des draveurs est l'accostage de leurs trains de bois pour les moments de repos indispensables. Certains ont des radeaux très élémentaires mais d'autres ont de véritables maisons, cuisines et dortoirs sur l'eau. Tout dépend des moyens dont disposent les compagnies et la façon dont les partons prennent soin de leurs ouvriers.



*Constitution d'un train de flottage avec les radeaux de guidage.  
Mississippi 1862.*

Les draveurs ont pour habitude de ne pas porter d'armes. Ils opèrent en général en chaussures de toile à semelles de corde qui leur donnent une grande agilité sur les troncs. Les grandes compagnies permettent aux draveurs de vivre en famille sur les radeaux. Mais bien souvent les hommes passent plusieurs mois loin de chez eux et logent sur des radeaux humides en permanence où ils ne peuvent pas sécher de tout le voyage surtout si le flottage se fait l'hiver. En fait, les bûcherons coupent les grands troncs en fin d'automne lorsque la sève est descendue et le flottage se fait souvent en début d'hiver.

En regardant les photos et images que nous montre Aldebert, j'imagine la vie de ces hommes et la dureté de leur existence. Cela donne sûrement des gens âpres et rugueux. Les conflits avec eux doivent sans doute être redoutables. De toute façon dans ce nouveau monde de la vitesse et de la violence, rien ne doit se résoudre de façon civilisée au sens français du

terme. Mon LeMat sera sans doute un précieux auxiliaire. Même pour l'après-guerre, le ciel s'annonce sombre. Car ma décision est prise : quelle que soit la celle des autorités françaises à mon égard je resterai en Amérique pour y travailler. Peut me chaut de partir arpenter l'Afrique pour établir l'allivrement des colonies. Ici, c'est un vrai pays. Je rentrerai régulièrement en France avec ma famille pour respirer l'air du pays, mais je ne me laisserai plus balloter comme une balle de pelote par des fonctionnaires ministériels assis sur leur rond de cuir et portant des manchettes en lustrine.

L'année 1863 se termine sur des échecs de plus en plus graves de nos troupes épuisées et exsangues. Notre dernière victoire remonte au mois de septembre. Nos troupes ont affronté les yankees sur la frontière entre la Georgie et le Tennessee, à Chickamauga Creek. C'était le mardi 13 septembre. En fait, les yankees se sont repliés sur Chattanooga et nos troupes sont restées maîtresses du champ de bataille. Seulement, les yankees se sont reconstitués et en novembre ils ont battu nos troupes à Chattanooga au cours d'une bataille acharnée qui a duré trois jours du mercredi 23 au vendredi 25 ce qui leur a ouvert le porte de l'Alabama et de la Georgie. La Caroline du Sud se trouve de plus en plus encerclée.

Durant l'hiver, les combats se calment un peu et se déroulent surtout en Virginie. La plantation tourne au ralenti et s'occupe essentiellement de l'entretien de la rizière, des théiers et des cotonniers tout en continuant les cultures maraîchères. Un peu avant la fin de l'hiver, au début mars, Grant commence sa grande offensive en Virginie. Les engagements sont très violents même s'ils sont assez sporadiques. Les unités avaient pris des dispositions d'hiver et s'étaient enterrés dans des tranchées de mieux en mieux aménagées. Et là, ces soldats habitués aux corps-à-corps féroces ont appris à connaître la redoutable guerre des mines. Les sapeurs yankees, grâce aux mineurs de charbons qui servent dans l'armée au titre de la conscription, ont mis au point une technique pour creuser assez rapidement des galeries dans les terres molles des plaines humides et poser des mines jusque sous les tranchées confédérées. Une fois posées des charges énormes de poudre à canon conditionnées dans des barils comprimant ladite poudre, les sapeurs déroulent de la mèche lente en refluant vers l'entrée de la galerie. En même temps, ils démontent le boisage et font revenir la terre qu'ils ont retirée lors du creusement de la galerie. Il en reste toujours parce qu'ils ne tassent pas mais ils rebouchent la galerie jusqu'à son entrée. Avec la terre restante il élèvent des merlons qui complètent leurs crêtes de tranchées. Lorsque tout est prêt, ils allument les deux ou trois mèches lentes et sont ainsi sûrs qu'au moins une n'est pas coupée par le remplissage en terre. Cette méthode est longue mais redoutablement efficace. En janvier 1864, alors que je monte vers Washington, la circulation ferroviaire est interrompue par les combats. Une voiture m'attend près d'un quai de circonstance établi par le génie ferroviaire confédéré. Nous continuons le voyage par une route sécurisée, accompagnés par le roulement sourd des pilonnages d'artillerie qui font trembler l'horizon d'un orage sans éclairs. Au détour d'un virage de la route assez défoncée, nous sommes arrêtés par une colonne de blessés qui marchent hébétés, les vêtements déchirés les visages noircis, sanglants écorchés, brûlés... Des chariots transportent ceux qui ne peuvent marcher et de temps en temps, un infirmier constatant un décès fait tomber un cadavre pour faire une place à un blessé épuisé.

En voyant ces pauvres bougres, je mesure ce qu'est l'horreur de cette guerre civile où les gouvernements ont mis en jeu les moyens les plus modernes de la technique de notre civilisation –? – industrielle.

Il n'y a pas assez d'animaux pour tirer tous les chariots, il n'y a pas de voitures d'ambulance, j'assiste à l'exode de pauvre hères comme on en connaît depuis l'antiquité, mais cette horreur est le fruit des découvertes des temps modernes. J'ai ma chambre photographique avec son nouvel objectif Compur. Alors je ne résiste pas à faire des prises de vues pour témoigner. Il faut que cela cesse. Je suis ulcéré de voir mourir cette jeunesse pour



l'obstination de quelques politiciens poussés par des affairistes. J'en ai parcouru, depuis deux ans, des zones de combats, mais plus cela va plus cela empire.



*Brancardage, Virginie, janvier 1864.*

Nous repartons après avoir fait un détour dans un champ même pas labouré, si ce n'est pas des éclats de ces boulets chargés avec des fusées à temps que l'on nomme des « coquillages<sup>2</sup> ». Nous laissons là des gens en bras de chemise, souvent partiellement en civil, s'occuper comme ils peuvent de leurs camarades ébranlés par les ondes de choc qu'ils ont subies.



*Poste de secours, Virginie, janvier 1864.*

---

<sup>2</sup> Les boulets explosifs existaient lorsque Pierre-Hubert étudia à Saint-Cyr. Mais les États-Uniens les nomment « Shell » ce qui veut dire aujourd'hui aussi « obus » mais au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle désigne plus couramment des coquillages.



Notre trajet est de plus en plus ralenti par les encombrements de la route. Et puis nous sommes arrêtés par un poste de contrôle du 16<sup>e</sup> groupe de lanciers de Virginie. Ils sont embusqués derrière d'anciens merlons à moitié effondrés.

Un lieutenant d'artillerie – je me demande bien ce qu'il fait là – qui commande ce groupe de vingt hommes environs nous explique qu'il a reçu un signal sémaphore lui enjoignant de se mettre à l'abri.

- Une mine est sur le point de sauter, Messieurs.

- Comment le sait-on ?

- Les guetteurs ont entendu le comblement d'une galerie. Les sapeurs yankees ont adopté une nouvelle méthode pour reboucher les galeries, mais on peut parfois entendre l'effondrement du boisage. Les gars sont en train de quitter la tranchée pour éviter un désastre. »

Effectivement, je vois des hommes en armes qui se replient en ordre et quittent la tranchée de première ligne pour rejoindre des abris de l'arrière par les boyaux de pénétration. Une salve d'artillerie se perd dans les glacis et on peut voir les gerbes de terre que soulèvent les boulets en ricochant interminablement sur la terre nue durcie par l'hiver. Parfois un geyser de boue indique qu'un obus est tombé dans du mou. Je prépare rapidement ma chambre photographique pour immortaliser ce phénomène de ricochets. Hélas, lorsque je suis prêt, tout s'est arrêté et on ne voit même plus les mouvements de troupes. Alors je décide de prendre une image de cette campagne dévastée où l'on ne voit même plus la trace des travaux agricoles des saisons passées. Les seuls aménagements du terrain sont de dérisoires palissades en bois faites de piquets de clôtures et destinées à empêcher ou au moins gêner les charges de la cavalerie yankee. Au moment où je déclenche la prise de vue, une énorme gerbe de feu



*Explosion d'une mine, Virginie, janvier 1864.*

soulève la campagne là où quelques instants auparavant s'étendait une tranchée, fort heureusement vidée de ses défenseurs. Le sol tremble sous mes pieds, ensuite le bruit sourd de la déflagration nous emplit les oreilles et une pluie de cailloux et de terre retombe en pluie sale couvrant le sol jusqu'à une trentaine de mètres de nous. Ensuite la brise nous apporte une senteur humide de poudre noire, de terre mouillée qui rappelle un peu le champignon, cette odeur de forêt incendiée puis arrosée par les pluies d'automne qui dissolvent les restes brûlés du sinistre. Nous ne nous éternisons pas sur place. Mais la situation est telle que nous décidons de tenter de rejoindre le Potomac par un tout autre itinéraire. Les yeux encore emplis de cette horreur, je sens une vague de pessimisme m'envahir à propos de l'avenir de la

Confédération en général et de la Caroline du Sud en particulier. L'horizon est vraiment sombre et le ciel se couvre encore davantage.

Je finis par enfin rejoindre Washington pour le rendez-vous que j'ai auprès de l'Amiral de Piétri. Selon lui, le Général Grant se serait engagé auprès de Lincoln à ce que l'Armée du Potomac ne reculât plus face à Lee quelles que soient le coût des engagements.

Mes rendez-vous civils ne permettent que de mettre en place des précontrats consolidés par des arrhes en franc-or. Aldebert a fait mettre en place des avoir bancaires à Boston garantis en Livres sterling, en franc-or et en lettres de crédit suisses. Le retour à Charleston est des plus erratiques mais je finis par pouvoir prendre place dans un train de Columbia à Charleston après trois jours d'errance en diligence secouée sur des routes cahoteuses.

Lorsque j'arrive à la plantation, Moïse qui est venu à la place de Sié me reçoit en riant. « Vous puez comme un gardien de porcs, Monsieur. Mais un bon bain vous attend. » J'ai pu en effet envoyer un câble à la plantation depuis la gare de Columbia en signalant que ma priorité serait de me décrasser et de me raser. La vie reprend, avec ses difficultés quotidiennes et ses inquiétudes mais aussi les joies que nous offre l'insouciance de Pierre-Hubert Jr. L'ambiance n'est plus au pessimisme. Les Toppenot continuent à faire des projets et commencent à en réaliser ce qui fait que tous les employés se rassurent dans le travail.

Avec le printemps les opérations militaires et la guerre de mouvement reprennent en Virginie. Au début de mai, Lee parvient à entraîner à nouveau Grant en des opérations dans la Wilderness. Durant quelques jours les combats sont acharnés. Alors qu'elles font mouvement pour prendre des positions d'offensive, les deux armées prennent contact par leurs avant-gardes, le samedi 5 mai. C'est trop tôt au goût de Lee qui attend le renfort de l'armée de Longstreet en cours de mouvement. Malgré une forte supériorité numérique, les yankees ne tirent pas avantage de la situation. Une fois de plus, Lee et ses troupes combattent dans un terrain parfaitement connu. Les Dixies acculent les yankees à la défensive sur un carrefour stratégique, mais pour la première fois les yankees tiennent bon et lancent même une contre-offensive qui fait reculer nos troupes. Longstreet finit par rejoindre et Lee se retrouve en situation plus confortable. Les Confédérés reprennent l'offensive mais le dimanche après-midi, Longstreet est touché par un tir fratricide qui le met hors de combat. Après quelques hésitations de part et d'autre, la situation se stabilise sur une nouvelle ligne de front. Ce qui est inquiétant, c'est que pour la première fois, après une bataille où les pertes yankees sont plus élevées que les nôtres, les boys de Washington ne se replient pas. Au contraire, ils s'ancrent sur place pour se reconstituer en ordre de bataille. En deux jours, nous avons perdu autour de dix-mille hommes et les yankees dix-sept mille. Mais Grant ne recule pas et au contraire houspille ses généraux pour qu'ils pensent offensive au lieu de trembler devant les possibles initiatives de Robert Lee.

Le résultat est que les yankees reprennent l'offensive le 9 mai sur Spotsylvania. Et le pire c'est qu'il y a eu en prélude un affrontement préparatoire qui a vu l'écrasement de notre cavalerie par celle de Sheridan, de gros dégâts sur notre réseau de chemin de fer et un découragement de nos troupes devant ces échecs inhabituels. La bataille de Spotsylvania dure jusqu'au vendredi 12 mai. Les yankees ont perdu dix-huit mille hommes de plus, nous douze-mille de plus dont près de vingt officiers.

La nouvelle phase de campagne d'été vient à peine de commencer qu'il faut déjà rassembler des renforts en hommes. Mais les deux batailles du début de mai n'ont pas vraiment fait bouger les lignes. Leur seul résultat est que pour une fois, nos troupes ont reculé. De peu, certes mais c'est une première bien inquiétante. La campagne de 1864 va sans aucun doute être plus que rude.