

## Chapitre 2

### *Rude hiver.*

**L**e paquebot Europa est plus petit que la Trent, notre cabine est une simple cabine avec une sorte d'antichambre comportant une penderie à gauche en entrant et un dégagement à droite où nous avons pu installer nos deux malles-cabine sous une étagère disposée en hauteur où ont trouvé place nos deux valises et nos sacs de voyage. La cabine elle-même comporte un lavabo à eau courante chaude et froide avec deux robinets d'eau froide dont une d'eau salée. Car nous sommes rationnés en eau douce à un peu moins de vingt litres par jour pour nous deux, avec report possible d'un jour sur l'autre. Le compteur d'eau porte sur les deux arrivées d'eau, la chaude et la froide. Renseignement pris, seules trois cabines et une suite disposent de cette facilité. Une fois de plus, on nous fait voyager dans des conditions parmi les meilleures possibles. Ne boudons pas notre plaisir. Hélène est maintenant bien installée dans sa grossesse et sa seule crainte est de devoir porter notre enfant en période trop chaude en approchant de sa délivrance.

Nous appareillons à l'heure dite le jeudi 4 février 1862. Il fait beau et froid. Le ciel de Normandie est d'un bleu intense, tacheté de quelques nuages blancs inoffensifs à l'horizon vers l'est. Une fois sorti de la rade du Havre, le Commandant fait donner la puissance à la machine et nous mettons résolument le cap vers l'ouest et le Nouveau Monde. La Manche est calme et notre paquebot tranche une faible houle venue de l'est qu'il rattrape sans difficulté. Le vent est dans notre dos ce qui rend notre station sur le pont fort agréable. Nous naviguons pratiquement à la vitesse de la brise et ne souffrons pas de la morsure du vent de vitesse. Emmittoufflés dans nos chauds manteaux nous profitons des rayons agréables de ce soleil d'hiver. Ce n'est qu'en entrant dans l'océan atlantique que nous cessons nos longues escapades sur le pont. Le vent d'ouest est froid et surtout s'ajoute à celui de la vitesse du bateau.

Nous voyageons essentiellement à l'intérieur, entre notre cabine, le salon des premières classes où nous jouons au bridge ou au whist, au restaurant pour les repas, et un peu dans notre cabine pour tenir notre journal de marche avec toutefois quelques sorties en plein air. En fait, à part à la fin de la traversée, nous aurons pu sortir tous les jours.

Le mercredi 10 février, après sept jours de mer, nous croisons un autre bateau de la Cunard qui vient de New York. Après des échanges à l'hélioscope que je comprends en partie puisque les opérateurs communiquent en alphabet Morse, les deux navires mettent en panne et notre commandant envoie une baleinière à la coupée de l'autre navire. « Sister-ship »<sup>1</sup> de notre Europa, je finis par identifier l'America qui lui aussi a remporté le Ruban Bleu quelques jours avant l'Europa en 1849. D'après les messages à l'hélioscope, le Commandant de l'America aurait du courrier urgent pour celui de l'Europa. Au bout d'un peu moins d'une heure et demie, après avoir fait remonter et amarrer la baleinière, nos roues se remettent à tourner. L'arrêt de l'America a été plus bref puisqu'il n'a eu qu'à attendre que notre baleinière eut pris un peu de champ avant de faire remettre la machine en route. Intéressés par la manœuvre, quelques passagers courageux ont affronté le froid du vent avant de redescendre au chaud. Hélène et moi restons seuls accoudés au bastingage. C'est ainsi que nous notons que notre navire entame une nouvelle trajectoire plus vers le sud-ouest que celle que nous suivions jusqu'alors. Malheureusement comme il n'y a pas de concours de pronostic sur le point, je n'ai eu que peu de contacts avec « la passerelle » si ce n'est le dîner de gala très formel où nous étions à la table du « Pacha ». Sinon, j'aurais bien demandé une explication

---

<sup>1</sup> Deux bateaux construits sur les mêmes plans sont qualifiés de « sister-ships » en langage maritime, même en français.

sur ce changement de route. Craindrait-on de l'US Navy une nouvelle « cagade », comme on dit dans le Sud-Ouest de la France ? Ce n'est qu'une fois de retour dans le ventre chaud du paquebot que nous avons l'explication. En passant devant le comptoir du commissariat qui tient lieu de réception d'hôtel, un chasseur en uniforme de groom se présente à nous pour nous dire à voix basse que nous devons nous présenter au « concierge<sup>2</sup> » pour retirer un pli recommandé qui a été remis par le commissaire de l'America à l'équipage de notre baleinière. Ce pli est à mon nom et émane de l'Ambassade de France à Washington. En outre, je reconnais le sceau de cire du bureau de l'attaché militaire. Tandis que je signe le registre des recommandés, le commissaire de bord entre derrière le comptoir venant de l'arrière de la réception. Comme par hasard. Il lorgne sur les cachets de cire et sait évidemment qu'il s'agit de courrier diplomatique. Je souris à ce personnage important qui a examiné nos passeports diplomatiques à l'enregistrement et je lui donne des explications qu'il ne m'a pas demandées.

- Je suis géomètre de l'administration impériale française. Mon service dépend du ministère de la guerre bien que je sois ingénieur civil. C'est donc l'attaché militaire de l'ambassade de France qui m'envoie des documents concernant mon arrivée aux États-Unis. Je pense qu'il doit contenir mes billets de train, mes réservations d'hôtel et ce genre de choses. Nous allons exploiter tout cela dans notre cabine mon épouse et moi. Mais puis-je vous poser une question ?

- Je vous en prie, monsieur l'Ingénieur.

- Il y a trois mois, nous étions sur la Trent lorsque ce paquebot a été victime d'un acte de piraterie. J'ai pu noter qu'en repartant après la communication entre notre commandant et celui de l'America, notre route a été nettement infléchie vers le sud-ouest comme pour éviter un danger dont on aurait informé le commandant. Risquerions-nous à nouveau une attaque de la part des États-Uniens ?

Le commissaire sourit et me répond avec netteté. Il commence par me congratuler pour mon sens de l'observation et précise que le Commandant de l'America a mis le nôtre en garde contre des gros morceaux d'inlandsis dérivant à proximité de notre route initiale. Contourner la zone par le sud est donc un choix guidé par la prudence. Nous perdrons quelques jours mais le jeu en vaut la mise. Le commissaire nous explique aussi que ce genre de rencontre en mer est fréquent pour les navires de la Cunard qui suivent des routes régulières.

À part cet incident mineur qui a mis un peu d'animation dans le voyage, la traversée se déroule sans difficulté. Nous croisons d'autres navires qui semblent eux aussi éviter la zone de danger. Les échanges de message à l'hélioscope semblent indiquer que la route est libre devant nous. Le courrier de l'ambassade est un point de situation sur les événements de la guerre et nous en concluons que la situation se tend. Pour le moment Lincoln a laissé en place le tandem infernal McClellan-Pinkerton mais il prépare un changement de rythme de la guerre. Avec son état-major de crise, il va sans doute mettre sur pied une véritable idée de manœuvre avec des buts militaires qui devront ouvrir la voie à une solution politique imposée aux « rebelles ».

Il y a bien les billets de chemin de fer pour nous conduire de New York à Washington mais c'est un représentant de la famille Kirkpatrick qui nous attendra à notre arrivée parce que les horaires de train sont encore plus erratiques de nos jours qu'avant notre départ pour la France. Dans une enveloppe demi-format qui se trouvait dans la grande portant les sceaux de cire, je trouve quatre laissez-passer – deux pour Hélène deux pour moi – émanant des deux Départements d'État, celui de Washington et celui de Richmond.

---

<sup>2</sup> Dans l'hôtellerie anglophone, un concierge n'est pas dans l'escalier mais est le responsable du comptoir de réception d'où il règne sur les destinées des clients et du personnel. Trêve de plaisanterie, il s'agit d'un personnage-clé qui se met en quatre pour rendre toute sorte de services. Et souvent discrètement.

Après quatorze jours de mer, nous entrons dans l'avant-rade de New York très lentement tant la brume est épaisse. Nous avons rendez-vous avec le pilote du port près d'une bouée-sirène. Comme il n'y a pas assez de vent pour faire fonctionner la trompe à vent, une grosse chaloupe à vapeur est amarrée à ladite bouée et siffle au rythme normal de la bouée. Le pilote, une fois à la passerelle, prend le commandement de notre paquebot et suit de près le phare à acétylène du mât de son embarcation qui nous conduit jusqu'à un wharf lancé dans la baie pour nous permettre de débarquer sans devoir passer par des chaloupes navettes. Mais malgré ces dispositions il nous faut plus de quatre heures pour poser le pied sur la terre ferme. Cathaïr Kirkpatrick nous attend sans montrer d'impatience. Il est accompagné de trois jeunes hommes manifestement irlandais d'origine eux aussi. Des forces de la nature qui ne tentent même pas de dissimuler les Smith & Wesson qu'ils portent sous les pans de leur veste. L'un des trois prend nos sacs de voyage, le second se charge de nos valises et le dernier guide le portefaix qui tire son chariot avec nos deux malles-cabine. « Si vous voulez bien me suivre, je vous conduis aux voitures ». En fait il y a une berline pour nous et un chariot pour nos bagages. Eamon Kirkpatrick est à la berline. C'est une surprise agréable et Cathaïr a gardé le secret. Pendant le trajet vers chez les Kirkpatrick, nous apprenons que les « Allemands » ont « levé le pied » depuis la fusillade de notre dernière visite. Eamon, questionné par Hélène sur son enlèvement à Washington, nous confirme que l'enquête s'est trouvée bloquée à la porte des Pinkerton. Malgré la colère de Lincoln, le procureur s'est refusé à prendre le risque d'irriter le sinistre Écossais. Toutefois, des bruits courent à Washington sur l'imminence d'un limogeage de Pinkerton dont les résultats en matière de contre-espionnage sont loin d'être au niveau des réussites de l'agence de détectives privés qui lui a permis de se mettre en valeur. Le renseignement militaire n'a rien à voir avec les enquêtes sur les voyous. Ajoutons à cela la prudence excessive de McClellan qui le conduit à trop de pusillanimité, les salons « initiés » de la capitale fédérale avancent l'hypothèse d'un changement de général en chef. Ce qui entraînerait la disgrâce de Pinkerton par voie de conséquence.

En arrivant chez les Kirkpatrick, Caothan nous accueille comme si nous étions de la famille. En bon patriarche irlandais, il nous offre du whisky de qualité. Arguant de son état, Hélène demande une boisson moins forte. Il faut savoir que les recherches de mon oncle l'ont conduit à conclure que la consommation de boissons fortes par les femmes enceintes peut être néfaste pour l'enfant qu'elles portent. Autant dire que cette conception est plus que condamnée par ses collègues médecins. Pourtant, après avoir longuement parlé avec mon oncle et ma tante, Hélène s'est rendue à leurs arguments. Caothan sourit devant cette superstition de femme enceinte mais se range à son avis. Nous logeons à nouveau dans l'appartement que nous connaissons. Comme nous n'avons pas besoin de nos malles-cabine, elles restent au rez-de-chaussée dans une chambre forte gardée par les vigiles qui se relaie jour et nuit. Un télégramme a annoncé aux Kirkpatrick l'arrivée demain matin de Simon Casaubon qui vient nous chercher pour nous conduire à l'Ambassade.

\*  
\* \*

Nous avons passé une soirée agréable chez les Kirkpatrick de New York. Eamon devant encore rester quelques jours sur place, nous avons continué sans lui en train notre voyage vers Washington Hélène et moi, accompagnés de Simon porteur de laissez-passer diplomatiques spécifiquement adressés à la police fédérale et à l'armée. Le temps est couvert à notre départ de New York mais finit par s'éclaircir en arrivant à Washington. Il nous faut moins d'un quart d'heure pour récupérer nos malles-cabine et nos valises. Une voiture et un chariot de l'ambassade nous conduisent une fois de plus chez les Piétri. L'Amiral est soulagé de savoir que j'ai bien reçu son recommandé diplomatique. « La compagnie Cunard est très sérieuse, mais même à la vapeur, la navigation transatlantique n'est pas le chemin de fer,

explique l'Amiral. » La non remise du pli nous aurait fait perdre du temps mais n'aurait pas été une catastrophe, de toute façon.

Mme de Piétri chouchoute Hélène qui suscite son émotion par sa condition de future maman. Comme nous l'a annoncé l'Amiral de Piétri, le franchissement du Potomac est devenu plus que délicat avec l'intensification des combats. Les opérations ont repris et Lincoln a décrété l'état de guerre contre la Confédération. Il s'est trouvé des généraux moins mous que McClellan. On parle de Sherman, voire de Grant et il semble bien que les jours de MacClellan sont comptés. Entre la prudence excessive de McClellan et l'incapacité de Pinkerton à exploiter le renseignement de terrain qui lui arrive, incapacité qui le conduit à des synthèses complètement erronées, l'armée yankee se trouve souvent engagée à faux. Avec les désastres qui s'ensuivent.

Avec le blocus maritime sur lequel Lincoln a imposé qu'on mette l'accent, les Fédéraux se sont lancés dans une guerre maritime qui conduit peu à peu à mettre sur pied une véritable marine de guerre. Pour le moment, c'est le règne des canonnières qui opèrent sur les fleuves en particulier de Mississipi et le Tennessee. Déjà ces jours-ci – nous venions de quitter la France par l'Europa – les yankees se sont attaqués à Fort Henry pour prendre les installations qui tiennent le fleuve. Le fort ayant été en partie submergé par les fortes pluies qui ont fait entrer en crue le Tennessee et ont noyé le magasin des poudres, la garnison a dû se replier et le fort est tombé aux mains de Grant et ses troupes pendant que nous étions à New York ou juste avant notre arrivée. Donc la partie haute du fleuve est tombée entre les mains des yankees.

C'est un revers fort grave pour la Confédération. Il se produit après une autre défaite confédérée survenue pendant notre séjour en France. La bataille de Mill Springs s'est déroulée mi-janvier de cette année, le 19 si je ne m'abuse. Mill Springs est situé dans le Kentucky. Le général en charge du secteur, Albert S. Johnson est quelqu'un de très bien. Il est une valeur sûre de l'armée confédérée mais sa ligne de front était trop étendue pour les moyens dont il disposait encore. Il lui fallait tenir un front qui allait de l'Arkansas à la coupure de Cumberland. Et l'un de ses pivots au centre du dispositif était le Fort Henry tandis que le second pivot était le Fort Donelson. Fort Henry tenait le fleuve Tennessee tandis que Fort Donelson tenait la coupure de Cumberland, sous le commandement du général de division George Crittenden. Mais Crittenden dispose de brigades aux commandants encore un peu verts pour leur mission face à des yankees plutôt aguerris. Celui qui avait la responsabilité de garder la coupure de Cumberland, Félix Zollicoffer, a commis des erreurs d'appréciation et n'a pas pu tenir le terrain face à l'offensive en force du général de brigade George Thomas. Il semble que la pluie ait ralenti sa manœuvre et perturbé le fonctionnement de ses fusils dont la plus part étaient à platine à silex.<sup>3</sup>

Autre catastrophe dont m'informe l'Amiral de Piétri, les yankees ont réussi à s'emparer de l'île de Roanoke ce qui leur fournit une tête de pont pour empêcher la Caroline du Nord d'exploiter le port de Norfolk lequel est d'importance capitale pour les opérations de la flotte confédérée. En plus, il paraît que le général Burnside a réussi à monter rapidement une opération amphibie combinée assez complexe et à la mener à bien sans faille de ses communications de commandement. Il appert que les généraux yankees ont tiré les leçons de leurs échecs de l'année dernière.

Il semble donc que ce début d'année 1862 se présente nettement moins bien pour Davis et les généraux confédérés que l'année 1861. On dirait que maintenant la stratégie a fait son apparition sur le théâtre des opérations, mais surtout du côté de l'Union. Le sort des armes est-il en train de tourner ? Cela n'aurait rien de surprenant à moins que les généraux

---

<sup>3</sup> En fait, les événements ont été plus compliqués que ne le relate Berdeilhe dans ses notes. Mais il lui a fallu plusieurs mois de 1862 pour avoir le détail des combats qui se sont déroulés pendant son absence.

confédérés se ressaisissent et se décident enfin à exploiter leurs succès pour porter le feu au nord du Potomac.

C'est tout de même assez inquiets sur sort de la Confédération des États d'Amérique en général et de la Caroline du Sud en particulier que nous entreprenons notre voyage en train vers Charleston. Comme toujours nous prenons le Chain Bridge avec la voiture diplomatique de l'ambassade et le chariot d'allègement, mais le franchissement devient très difficile. Il nous faut plus de trois heures pour franchir alors que nous sommes dans une file de trois voitures, les deux nôtres comptant pour une seule. Je passe sur les deux jours de voyage éprouvants coupés par une nuit à Richmond au cercle des officiers. On sent que la situation est devenue difficile. D'après les menus affichés au tableau du restaurant, la chère est plus maigre même si le personnel est aussi stylé et serviable.

Nous sommes invités à dîner par Robert E. Lee en personne. Il nous a rencontrés au moment où nous nous sommes présentés à la réception pour nous enregistrer. Il a été fort surpris de nous voir. Lui-même venait de passer la journée à l'état-major et au quartier général de crise du Président Davis.

- Cela fait toujours plaisir de rencontrer des jeunes amis ! »

Il congratule Hélène en tant que future maman et nous donne rendez-vous pour huit heures ce soir. Un coup d'œil sur la presse nous renseigne sur le fait que la censure fait son œuvre. Les journaux ne parlent pratiquement pas de la guerre, ou en tout cas des événements désagréables. Pour le moment, et cela c'est vrai, l'ensemble des fronts est en statu quo. En revanche, la presse fait état de fréquentes attaques de convois ou de diligences civils, voire de trains. Encore qu'avec le nombre de trains qui convoient des troupes vers leurs lieux d'engagement, il devienne plus dangereux et moins lucratif de s'en prendre aux convois ferroviaires.

Lorsque nous arrivons à la salle à manger des généraux, le Général Lee est déjà là. Il nous attend à la table qu'il a réservée pour nous.

- Vous savez que je ne bois pas de whisky, mais si le cœur vous en dit, le serveur est à vos ordres. Personnellement, je prendrais une orangeade avec des oranges de Floride. Elles sont excellentes. Et vous, chère Hélène, voudriez-vous un peu de vin de Carthagène, ou...

- Je prendrai comme vous, Général. Je ne voudrais pas nuire à la santé de l'enfant que je porte.

- Je ne savais pas que le vin put avoir un effet sur sa santé...

- L'oncle de mon mari, et son épouse, tous deux médecins et qui ont beaucoup vécu en Afrique et en Extrême-Orient, m'ont assuré qu'ils avaient conclu de leur expérience médicale que la consommation d'alcool pendant la grossesse de la mère est source de désordres pour la santé de l'enfant.

- Baron, j'ignorais que vos parents adoptifs fussent tous deux médecins...

- Ma tante n'a pas de diplôme mais a assisté mon oncle dans tous ses postes aux colonies et en particulier pour soigner les femmes et les enfants. Elle pourrait être médecin honoris causa. »

Une fois pris notre verre d'entrée, un délicieux bourbon en ce qui me concerne, nous passons à table. Le général nous demande des nouvelles de la France. Il a appris que nous étions sur la Trent lors du coup de main de Wilkes et nous évoquons ce voyage. Il s'ensuit une conversation, interrompue lorsque le serveur vient s'enquérir de nos souhaits et au cours de laquelle nous avons abordé la question très politique de la position de l'Empereur et du Quai d'Orsay à propos du soutien à la Confédération. Il semble que Slidell a trouvé un accueil plus favorable qu'il ne le pensait et surtout des interlocuteurs qui semblaient bien informés des réalités du terrain.

- Slidell a rendu compte par courrier de ce que le diplomate en charge de la question de la sécession au quai d'Orsay semble avoir eu des informations de contact et d'ambiance sur

la Confédération des États d'Amérique, des informations qui dépassent largement le cadre des dépêches diplomatiques ordinaires. Il semble que les arsenaux français soient prêts à se lancer dans la construction d'un cuirassé moderne entièrement en fer et en acier avec des tourelles de canons de grande puissance qui permettra à la Confédération des États d'Amérique de briser le blocus des yankees. Mais toutefois, Slidell a l'impression que la décision d'attribution du marché se heurte à une lutte d'influence des arsenaux entre eux.

- C'est fort possible, Général. Les luttes d'influences en matière de construction navales sont telles que la compagnie générale maritime qui vient de se restructurer pour devenir la Compagnie Générale Transatlantique a dû créer son propre arsenal à Saint Nazaire, le chantier Penhoët. En effet, elle s'est engagée à faire construire ses navires en France, mais c'est la lutte entre le Havre, Bordeaux, Rochefort, Toulon...

- C'est peut-être ce chantier qui construira notre « *Ironclad* », alors.

- Je pense plutôt que ce sera Bordeaux. Saint-Nazaire est trop récent et se concentre d'abord sur la construction des navires de la « Transat » qui sont d'un besoin urgent pour cette compagnie nouvelle. Bordeaux a une longue expérience comme zone maritime militaire et de commerce et est ouvert à la construction d'unités modernes. Et depuis mon aïeul, le Ministre Colbert, Bordeaux fait partie d'un triangle naval militaire important qui comprend entre autres le port militaire Rochefort, l'arsenal de Ruelle, la poudrerie de Saint-Médard-en-Jalles et le port de commerce de Bordeaux. Il reste à être certain que Monsieur Thouvenel soit en faveur de cette construction.

- En tant que ministre des affaires étrangères, il a reçu l'année dernière M. Bost qui était notre chargé d'affaires et ceci à la grande rage de Seward. Mais ce que nous a dit Monsieur Slidell c'est que quelqu'un aurait expliqué à son interlocuteur, un certain Philibert d'Estang, les réalités des États confédérés ; que l'esclavage était en train de reculer et que l'attitude de Washington a fait faire un grand bond en arrière cette évolution qui était certes lente mais était néanmoins en marche. »

Je ne dis rien mais nous nous regardons à la dérobée d'un air complice, Hélène et moi. Mais le Général Lee nous regarde en souriant.

- Vous ne dites, rien. Et pourtant je sais que vous vous êtes montrés tous les deux de chauds avocats de la Confédération, tant dans vos entretiens avec les ministres français et les représentants de leurs cabinets que dans vos conversations lors de réceptions mondaines. Votre rapport aux autorités françaises sur l'arraisonnement de la Trent hors des eaux territoriales d'Amérique du Nord ont été un témoignage vibrant du comportement des certains officiers yankees. »

La conversation revient sur des sujets plus bénins. Le printemps est en fleurs en Caroline du Sud, nous explique-t-il, alors qu'ici il tarde à chasser la froidure de l'hiver. Le général arrive de Charleston où il a rencontré les parents Toppenot. Les affaires tournent pour la plantation qui a ouvert à côté des parcelles de coton et de riz un immense terrain maraîcher pour fournir de la nourriture en ville. Cette culture n'est pas des plus rentables mais positionne les Toppenot dans les bonnes grâces des citoyens démunis de la ville. L'afflux de légumes sur les marchés a fait baisser les cours et tué le marché noir qui commençait à s'installer sur les légumes. La récolte de coton a été bonne et les planteurs sud-caroliniens ont eu de bonnes rentrées d'argent.

Je sens Robert E. Lee triste et préoccupé. Je n'ose le questionner mais il finit par se lâcher.

- Je ne vous ai pas prié à ma table ce soir pour vous complimenter ou vous raconter ce que vous apprendrez de toute façon en arrivant chez vous. J'avais besoin d'air frais et votre jeunesse à tous les deux m'a fait du bien. Votre engagement confédéré m'incite à m'ouvrir à vous. Mais que notre conversation reste privée. Ce que je vais vous dire, je l'ai dit en partie à Aldebert. Je suis inquiet du déroulement à venir de la guerre. Pour le moment, nous avons

rencontré des succès mais ils sont sans lendemain. Les gens se rassurent parce que les yankees ne progressent pas. Seulement, ils viennent de remporter des succès sur les fleuves et le moral risque de tourner. Ensuite, Jackson et moi faisons les comptes. Nous avons-nous aussi perdu beaucoup d'hommes. Nous ne pouvons pas remplacer le matériel lourd que nous perdons, je pense aux canons d'artillerie, par exemple. En plus, les yankees ne sont pas bêtes. Ils sont en train de mettre sur pied une stratégie pendant que ce timoré McClellan n'ose pas foncer et surtout ne sait pas comment penser une stratégie logique. Seulement, Lincoln a des atouts dans sa manche. D'autres généraux...

- Grant et Sherman ?

- Exact, ma chère Hélène. Il semble qu'ils se réunissent régulièrement pour mettre au point une stratégie à proposer au Cabinet de guerre de Lincoln. C'est un renseignement sûr qui nous arrive régulièrement du Nord. Mais ne me demandez pas comment. Dès que ces deux-là seront en charge, les choses vont changer en mal pour nous. Et ceci parce que Beauregard, « Stonewall » Jackson et moi-même sommes bien d'accord sur une stratégie, mais qu'il est difficile de la faire admettre au Congrès de Richmond. Les planteurs sont réticents à voir leurs fils et leurs ouvriers monter se faire tuer dans le Nord. Quant au Président Davis, je le sens peu enclin à lancer nos troupes au Nord du Potomac. Une prise de Washington par nos troupes serait difficile mais encore possible ; seulement d'après le Secrétariat d'État ce serait un suicide politique face aux gouvernements européens. Sauf pour le gouvernement impérial français. D'autre part, sur l'aile ouest de notre dispositif, nos troupes sont trop étirées et ont du mal à protéger les fleuves. Et nous allons avoir beaucoup de mal à reprendre les deux postes importants que nous venons de perdre. Il faudrait parvenir à amener les planteurs et riches commerçants à plus de patriotisme. Vous, Baron, vous pourriez le faire en leur faisant comprendre que des succès de nos troupes inciteraient davantage les gouvernements européens et surtout celui de la France à voler au secours de la victoire, mais surtout que pour y parvenir il nous faut des armes et des fonds. Nos quelques usines ont besoin de matières premières, fer, charbon, cuivre, zinc et d'outillage pour les machines. Il nous faut casser le blocus, et pour cela des cuirassés modernes. Annoncez-leur la mise en chantier d'un « *ironclad* » français pour nous. Notre marine est de qualité par ses officiers et ses hommes, mais il faut de l'avitaillement pour partir en campagne. C'est le service que je vous demande. Faites de la propagande pour l'action de guerre de notre gouvernement. »

Le ton est enflammé, pressant parfois. Et maintenant qu'il se tait le Général Robert E. Lee nous regarde avec intensité, le front plissé par ses sourcils froncés. Et c'est surtout moi qu'il fixe.

- Mon Général, vous pouvez me faire confiance, c'était déjà mon intention. Je crois à la cause sudiste, non pour préserver l'esclavage qui me paraît, outre une injustice humaine envers des gens qui sont des hommes comme nous et souvent si gentils, une absurdité économique – on peut le constater tous les jours aux Antilles qu'elles soient colonies françaises, espagnoles ou britanniques – mais parce que le style de vie d'ici me paraît plus profitable à tout le monde que le mode de vie qui prévaut pour les ouvriers des villes industrielles du Nord. De cela je puis témoigner auprès de nos nègres. Ceux qui vivent sur la plantation Toppenot en sont conscient. Même le vieux couple qui a refusé l'affranchissement...

- Ça y est, ils ont fini par accepter parce qu'on leur a assuré que le vieux ne serait pas mobilisable. Ils ont gardé la case où ils vivaient. Ils sont trop vieux pour travailler, alors pour les occuper Aldebert et son épouse leur confient des petits travaux non pénibles. Il paraît que quand ils ont vu le « prêt » que la plantation leur verse chaque semaine, ils ont cru que le régisseur s'était trompé. Il a fallu tout leur expliquer. C'est avec fierté qu'ils versent un loyer. Je ne pense pas que le montant soit très élevé, je connais Aldebert et son épouse. »

Je suis amusé de voir Lee sourire en nous racontant cette anecdote. Le Général est rasséréné, apparemment de notre coopération. Moi moins, parce que je me demande comment je vais conduire cette action de propagande mondaine. Certes, je vais continuer à recevoir des subsides français, mais si le blocus doit durer il faudra que je multiplie les voyages vers Washington. Et ils semblent de plus en plus difficiles à mettre sur pied. Au moment de nous quitter, Lee nous remercie de lui avoir tenu compagnie en cette soirée, une de plus passée loin de sa famille. Il semble un peu moins préoccupé lorsque nous nous quittons dans le hall du Cercle Militaire.

Une fois dans notre chambre, nous discutons à mi-voix de ce dîner. Comme moi, Hélène a une impression désagréable. Les sentiments même pas dissimulés de Robert Lee ne concordent pas avec l'optimisme affiché de la presse.

- Tu sais ce qui m'a le plus troublée dans ce que nous a dit Robert, c'est ce qu'il a dit sur les généraux. Mais si, à propos de la presse !

- Ah oui ! Les meilleurs généraux se sont vu confier la presse. »

Hélène me reprend :

- Il a exactement dit : "Nous avons commis une grande faute au début de notre lutte et je crains que, malgré tout ce que nous pourrions faire, elle s'avère une erreur fatale. Nous avons confié à nos pires généraux le commandement de nos armées et à nos meilleurs généraux la rédaction des journaux."

- Mais pourtant des gens comme Beauregard ou Jackson...

- D'abord, je suis sûre que Robert pensait à avant la Sécession. Tu n'étais pas là, mais on pouvait lire dans les gazettes des quantités d'éditoriaux et de prises de positions en faveur de la Sécession, articles écrits par des généraux un peu inoccupés et qui avaient trop de temps pour écrire. Père passait son temps à pester contre eux en disant qu'ils feraient mieux d'exercer leurs talents sur les terrains d'exercice ou contre les indiens que dans les journaux. Quant à ton cher Beauregard, je ne voudrais pas médire mais jusqu'au moment où on lui a donné son commandement actuel, il était surtout occupé à ses affaires d'investissement financier dans les armes de son ami le Docteur Le Mat. Mais si ces généraux avaient pensé plus à la préparation d'une éventuelle guerre qu'à jouer les Matamore dans les journaux, notre armée aurait sans doute plus de moyens pour continuer cette guerre stupide.

- Guerre stupide...

- Pire : absurde. Toute guerre est absurde, mais une guerre civile, c'est pire. Maintenant qu'elle est commencée, il faut bien la faire, mais si les femmes étaient au pouvoir on n'en serait pas là. Nous avons tous un pays à construire, un continent à civiliser, une société moderne à construire. Au lieu de cela, les responsables politiques et financiers ont envoyé à la boucherie toute la jeunesse et les hommes d'âge mûr et tu vas voir que ces héros auront la rage de montrer que leurs « *ballocks* » sont les plus grosses.

- Attention de ne pas être écoutée. Tu risquerais le procès en défaitisme.

- Je sais bien, mais si je ne peux pas m'épancher auprès de toi, auprès de qui pourrais-je le faire ? Pierre-Hubert, je suis très anxieuse de ce que nous allons trouver une fois rentrés à la maison.

Le voyage en train est des plus folkloriques. Nous avons préparé nos armes pour une éventuelle attaque de pillards. En effet notre train, essentiellement de voyageurs, est un convoi léger tiré par une locomotive Crampton rapide. Il s'agit de matériel d'une compagnie privée, matériel qui manifestement arrive d'Europe. Je comptais au moins sur un voyage rapide, connaissant les performances des Crampton, mais en fait il en va tout autrement. Les voies sont en assez mauvais état et le mécanicien ne pousse pas la machine. En plus, cette locomotive, censée chauffer au charbon, est en fait alimentée au bois. Donc elle ne pourrait pas atteindre ce que les polytechniciens nomment sa « vitesse nominale » lorsqu'on leur



enseigne les connaissances de base pour apprendre à conduire les trains. Nous avons une voiture « diligence » c'est-à-dire une de ces voitures à trois essieux, sans couloir mais avec un marchepied qui court tout le long du châssis. Et bien sûr pas de commodités. Mais nous nous arrêtons souvent au cours de ce voyage. D'abord à Petersburg, ensuite à la jonction de la voix Raleigh - Norfolk avec la nôtre et à Wilmington. Là nous devons passer la nuit mais le chef de train nous a expliqué tout à l'heure en nous donnant nos places que depuis plus d'un mois, il n'y avait plus eu de possibilité de passer une nuit à l'hôtel tant les horaires de trains sont bousculés. Les compagnies font relever les équipages de conduite aux passages aux gares de ravitaillement en eau ou en bois. Les voyageurs dorment sur les banquettes et se restaurent aux buffets de gares s'il y en a. Dans les dépôts on peut acheter – à prix d'or – de la nourriture préparée par des négresses, des « *chicanos* » ou des indiennes, on trouve à boire et des facilités plus ou moins propres...

Hélène ne s'est pas troublée à ces propos et m'a avoué avoir prévu la chose. Nous ne mourrons pas de faim ni de soif. Pour le reste : « Bien que moins agile en ce moment, il me reste la capacité de faire mes eaux par la portière, comme je l'ai déjà fait<sup>4</sup>, tu te souviens ? »

Nous avons donc quitté la gare de Richmond, en route pour Petersburg. Étape calme au cours de laquelle nous épluchons la presse puis devisons de choses et d'autres. Arrivé à Petersburg, nous descendons pour nous rendre au buffet. Nous sommes seuls depuis le départ dans notre compartiment à six places. La chaufferette à bois fonctionne bien et le chef de train nous confie la clé du compartiment lorsque nous descendons. À la gare, je retrouve la négresse du dépôt où j'avais passé la nuit l'année dernière. Elle me reçoit très amicalement et félicite Hélène de son état avec enthousiasme.

- Venez tous les deux. Madame, je vais vous conduire à des facilités bien propres. Mais c'est celle pour les dames du service seulement, Monsieur. Vous, vous devez aller à celles de la gare. Ensuite, je vais vous conduire à l'office où vous pourrez acheter de quoi vous nourrir mais au prix pour les cheminots. Et surtout, c'est tout frais de ce matin. Monsieur, allez vaquer et nous nous retrouvons ici, je vous attendrai. »

Effectivement, je dois attendre mon tour aux commodités. Lorsque je reviens, Hélène et la femme noire discutent aimablement. Le panier est prêt. Je le règle en dollars d'argent de l'Union et nous prenons congé de la brave femme qui me prend par les épaules et me fait une bise sur chaque joue. Que faire ? Je lui rends une bise sur chaque joue. Heureusement qu'Hélène est présente parce que quelques cheminots de passage regardent d'un œil torve ce monsieur en costume avec un baudrier qui contient manifestement une arme de prix en train de faire de gros bisous à une négresse dont ils connaissent le caractère autoritaire.<sup>5</sup>

Lorsque nous revenons à notre voiture, le chef de train nous attend en devisant avec deux personnes, un monsieur et une dame. Ce sont nos compagnons de voyage jusqu'à Goldsboro. Je tends la clé au conducteur qui me demande de la conserver. Les deux personnes montent dans le compartiment avec leur bagage léger qui trouve sa place dans le filet. Comme nous, ils ont leurs bagages lourds dans le fourgon. Je note que la femme porte des bijoux qui semblent de prix. Son réticule semble contenir un poudrier en or. Le monsieur arbore une chaîne de montre en or qui doit valoir assez cher. Hélène qui n'est pas très « bijoux » porte pourtant d'ordinaire sa bague de fiançailles et une alliance en or. Elle a acheté à Paris une jolie montre en or qu'elle porte en pendentif avec une jolie chaîne en or. L'or ne s'oxyde pas et ne salit donc ni la peau ni les vêtements. Mais pour un voyage risqué, à cause des pillards de trains dont parlent les journaux, nous n'avons rien de valeur sur nous, à part nos armes.

Nous attendons de faire plus ample connaissance pour évoquer cette question. Nos compagnons de voyage viennent de s'installer quand un employé de la gare arrive porteur d'un panier en osier.

---

<sup>4</sup> Voir « Nouveaux Mondes ».

<sup>5</sup> Idem

- Voici votre commande, Monsieur. »

Il annonce le prix demandé. Nous nous regardons Hélène et moi. C'est trois fois ce que nous avons payé et nous pensions avoir payé cher avec nos soixante-quinze cents. Mais nous savons bien que la nourriture est nettement plus chère qu'avant notre départ pour la France.



*Nous avons une voiture « diligence »...*

Le convoi s'ébranle finalement et prend de la vitesse. Nous avons pris l'habitude des trains français, il nous faut donc comme ce matin au départ de Richmond un moment pour comprendre qu'alors que le train « se traîne » nous avons atteint la vitesse maximale que permet la voie. Nous traversons une campagne assez ouverte avec des champs où les ouvriers agricoles, souvent des nègres qui doivent encore être esclaves, préparent les terres pour les semailles de printemps. La voie que nous suivons se sépare en deux pour permettre le croisement de deux trains. C'est ce qu'on appelle un canton de croisement. Notre train se met donc à rouler sur la voie de gauche. Ce canton est neuf parce que nous sommes déjà passé par ici et il n'y avait pas alors de double voie. D'ailleurs notre train roule sans cahots ni grincement. Le seul bruit vient du staccato des roues au passage des éclisses. Au bout d'un mile environ, nous passons sur un appareil de voie qu'on appelle une traversée jonction double et nous nous remettons à rouler sur la voie de droite tandis que celle de gauche s'éloigne peu à peu. Pas longtemps. Le mécanicien freine en catastrophe tandis que les serre-freins s'excitent sur leurs volants de freinage. Dans un crissement de roues martyrisées et une odeur de patins de freins surchauffés notre train léger s'arrête à temps pour éviter la collision avec un troupeau de vaches conduit par des cow-boys empoussiérés.

Non que nous soyons dans une campagne aride mais il n'a pas plu depuis une dizaine de jours et les pistes sont poussiéreuses. Je me demande bien ce que fait un aussi grand

troupeau dans cet endroit, mais les nécessités de l'avitaillement des troupes doivent imposer un tel déplacement de bétail.

Notre train n'est pas le seul à être entravé dans sa marche. Une 440 typiquement américaine est aussi à l'arrêt, sa cheminée à double cône laissant dériver une fumée noire dans la brise de printemps encore froide.



*Notre train n'est pas le seul à être entravé dans sa marche.*

L'équipe de vachers s'active pour faire traverser le troupeau qui contient beaucoup de brouillards et de génisses mal habitués à la proximité de l'homme et surtout des trains. Mais il me semble que si les cow-boys se hâtent, c'est plus pour arriver à l'étape avant la nuit que par courtoisie envers les compagnies de chemin de fer. Après une bonne demi-heure d'arrêt, notre train repart dans un coup de sifflet caractéristique des locomotives Crampton. La 440 reste immobile. Sans doute l'équipe de traction attend-elle que notre convoi ait passé l'appareil de voie pour relancer la pression. Mais lorsque nous passons à sa hauteur, je peux voir que le chauffeur agite la cloche qui tinte pour alerter les passagers de l'imminence du redémarrage de leur convoi. Nous sommes repartis et je relève la vitre mobile de la portière. Nos compagnons de voyage se rassient eux aussi et le monsieur consulte sa montre. Une senteur de tortillas monte de leur panier de repas.

Nous sommes tous assis. Hélène a préféré s'installer le dos à la marche. En cas de freinage brutal, si elle dort, elle ne sera ainsi pas projetée à bas de son fauteuil. Il faut dire que cette voiture est loin d'être aussi confortable que celles auxquelles nous sommes accoutumés depuis que nous voyageons ensemble. Mais nous parlons français, sans nous rendre compte de ce que nos compagnons ne le comprennent sûrement pas. C'est le monsieur qui nous demande

gentiment si nous parlons anglais. Il le sait bien puisque nous nous sommes entretenus dans cette langue avec le chef de train. Hélène s'excuse et lui répond en anglais avec son accent de Caroline du Sud.

- Ah mais vous êtes américaine, Madame.

- De Charleston, Monsieur. » Elle ne poursuit pas. À mon tour, je m'excuse auprès du monsieur.

- Vous comprenez, nous venons de rentrer de quelques mois passés en France et nous avons pris l'habitude de nous entretenir dans ma langue maternelle.

- Mais vous parlez très bien notre langue, Monsieur. Et votre accent français est juste assez marqué pour être très agréable. Quoique l'on perçoive de temps en temps une touche d'accent du sud. Êtes-vous toujours français ?

- Pour vous servir. Je travaille en Caroline du Sud, pour la municipalité de Charleston où je suis géomètre. »

Le couple, plus âgé que nous, ne poursuit pas ses questionnements. Un moment se passe dans le cahotement de notre voiture sur une voie qui accuse la fatigue d'une utilisation que l'on sent intensive. C'est un nouveau coup de frein qui sort Hélène de sa somnolence, coup de frein immédiatement suivi par des trilles de sifflet pour demander le passage sur la voie. Comme manifestement le freinage se poursuit, je sors mon LeMat de son étui. Le train finit par s'arrêter mais je n'ai toujours entendu aucun coup de feu. Si nous sommes attaqués, les bandits économisent leurs munitions. Je baisse la vitre de mon côté, à gauche en regardant le sens de la marche. Je glisse l'œil gauche au dehors et je manque éclater de rire en remisant mon revolver.



Une vache de race frisonne est placidement installée entre les rails. Elle semble attendre que les vachers viennent la chercher. Je pense que la malheureuse a perdu son troupeau et qu'elle ne sait plus où aller.

Le mécanicien et son chauffeur descendent de la machine. Le paysage se présente un peu comme la Normandie mais avec des champs et prés plus ouverts. Le mécanicien examine le bissel tandis que le chauffeur remonte vers la plate-forme du pied de boîte à fumée.

Avant de prendre une décision, le mécanicien veut vraiment se rendre compte de la situation.

Je suis à mon tour descendu sur la voie. Les passagers sont restés dans les voitures mais s'intéressent à ce qui se passe dehors. Les commentaires fusent de la voiture de queue découverte où se pressent à ciel ouvert des gens qui n'ont pas eu de places dans les voitures fermées de ce petit train ou qui n'ont pas eu les moyens de s'offrir de siège à l'abri des intempéries et des escarbilles. Le chef de train paraît de derrière la voiture de queue et semble surpris de me voir à terre avec ma chambre photographique. Il me reconnaît et me demande de me presser de prendre ma photographie et de remonter me mettre à l'abri dans mon compartiment.

Il demande à la cantonade l'assistance de vachers pour faire bouger l'animal impassible. Personne ne semble se manifester. Alors je décide de me rappeler les souvenirs de mes vacances campagnardes. Je remonte dans le compartiment et je pose veste et chapeau pour redevenir le petit vacher de Dordogne que j'ai été pendant les étés des vacances de mon



enfance. Il me faudrait juste un bâton. Et si j'avais un chien, ce serait encore mieux. J'interpelle le chef de train.

- Je vais la faire bouger si je trouve un bâton adapté.

- Je vais vous montrer ce que nous avons. »

Entre le tender et la locomotive il y a un fagot de piquets de clôture. Ils sont taillés dans des gourdins d'un mètre et demi de haut refendus dans longueur. Ce n'est pas idéal mais cela va m'aller.

Tout de même, aller faire le vacher en pantalon à pinces, en gilet et bottines à guêtres, il n'y a qu'en Amérique que l'on voit cela ! Le bâton aurait été inutile. Lorsqu'elle me voit approcher, la vache me regarde d'un air anxieux et lance un meuglement désespéré. En fait, quelque chose la terrorise qui l'empêche de bouger. En m'approchant j'aperçois de l'autre côté de la voie... un serpent assez gros qui dresse la tête et l'extrémité de sa queue d'où monte un bruit de crécelle. Un serpent à sonnette ! Je m'arrête un instant devant cette saleté. La tête plate me regarde, dardant une langue bifide. Je ne me sens pas de lui faire éclater la tête d'un coup de revolver. Mon LeMat est dans le train. De toute façon son canon lisse est chargé à balle ; quant à mon Le Bossu que je porte dans la poche revolver de mon pantalon à la mode de Paris, il serait trop peu précis pour m'être utile. On m'a expliqué que le serpent à sonnette est un animal assez lent, pour un serpent. Alors je décide de me servir du bâton. Mon entraînement à la canne, cette spécialité de l'auto-défense à la française, me permet de frapper à toute volée la bête à la limite entre son cou et sa tête. Je frappe si fort que le bâton se casse tandis que le serpent vole à une dizaine de mètres où il reste au sol, tortillant son corps et incapable de continuer à se déplacer. Alors la vache accepte de franchir les rails lentement puis s'arrête à nouveau, la tête tournée vers moi, l'air implorant. Je tends la main et me mets à lui parler... en patois.

- *Bénn aci, béén. Pââsso.* [Viens ici, viens. Paix] »

Mon ton est calme et vise à la mettre en confiance. Et cela marche. À pas comptés, elle vient vers moi et finit par poser son mufle dans la paume de ma main. Je la flatte sous le menton et la guide vers le bas du terre-plein de la voie. Mais lorsque je veux revenir vers ma voiture, elle me suit en meuglant. Situation épineuse. Que faire ? Nous nous demandons comment sortir de cette impasse, le chef de train et moi, quand arrivent deux vachers à cheval. En voyant le train immobilisé après avoir entendu les sifflets de la locomotive, ils ont compris qu'une des vaches qui leur manquent est sans doute sur cette voie. En les apercevant, l'animal semble se calmer et s'avance vers eux, comme soulagé. Les cow-boys nous font des gestes amicaux et prennent en compte leur « ouaille ». Ils n'ont même pas besoin de la diriger avec fermeté tant elle les suit avec soulagement. Je reviens vers la voiture où Hélène m'attend d'un air un peu amusé. Le chef de train me considère d'un air un peu inquiet.

- Allez-vous bien, monsieur ?

- Oui, oui, pourquoi ?

- Vous me semblez très pâle. »

Du coup, je me rends compte de ce que je serre encore très fort le bout qui me reste du piquet de clôture, si fort que ma main tremble sur le bois. Alors, je me détends et je sens le sang revenir à mon visage. Décidément, je ne peux rester calme devant les serpents à sonnette. Il existe dans la plantation Toppenot trois espèces de serpents venimeux qui tous trois me sont insupportables, des serpents corail qui se dissimulent dans les buissons, des vipères énormes que l'on nomme trigonocéphales et des serpents à sonnette qui se trouvent même en terrain ouvert. Les aspics qui me rappellent ceux de chez moi, les couleuvres, les boas qui sont d'assez petite taille en Caroline du Sud, tous ceux-ci me laissent de marbre. Disons que je leur laisse de quoi vivre. Mais les trois espèces que j'ai citées d'abord ont systématiquement droit à une décharge de plomb de calibre 20 de mon LeMat. Ou d'un coup de douze si j'ai un coach gun à portée de la main. Je sais que c'est ridicule. Sié m'a expliqué

que si effectivement les « corail » et les trigonocéphales sont de vraies saletés, les serpents à sonnette sont plutôt craintif sauf si on les dérange. Eh bien moi, il n'y a rien à faire. Le *Crotalus catalinensis* ne trouve aucune grâce à mes yeux. En anglais, il se nomme *rattlesnake*, le serpent crécelle. Sié m'a enseigné comment les repérer, comment évaluer leur âge en fonction du nombre d'anneaux d'écailles séchées de la queue. Lorsque j'ai fait pour la première fois le tour de la plantation avec Tertullien et avec Sié comme cocher au début de notre arrivée chez les Toppenot, le cocher nègre qui était encore esclave nous a expliqué que si on laisse une échappatoire à un crotale, autre nom de ce serpent, il se retire lentement en surveillant ses arrières mais il n'attaque pas l'homme. J'ai décidé de ne jamais tenter l'expérience ni de prendre de risque avec ce gros animal venimeux. La rencontre d'aujourd'hui a donc été pour moi une épreuve qui a porté sur mes nerfs sans que je m'en rendisse compte. En marchant vers la voiture je suis salué par les voyageurs toujours friands de ces spectacles de faits divers qui rompent la monotonie des voyages en train tant qu'il ne s'agit pas d'attaques de bandits de grands chemins. Les passagers de la voiture découverte sont les plus exubérants dans leur enthousiasme. Question d'origine sociale, sans doute, quoique nous ne soyons pas en France.

C'est la première fois que je m'attaque à un si gros serpent avec un simple bâton. D'ailleurs j'ai frappé si fort que la colonne vertébrale de l'animal s'est brisée sous le choc de la grosse trique de frêne. Comme les piquets étaient refendus la trique dont je me suis servi avait une arête vive que j'ai instinctivement utilisée comme un tranchant de lame de sabre avec laquelle on donnerait un coup de taille. Je m'en suis rendu compte lorsque j'ai fini par laisser tomber le piquet de clôture cassé par le choc sur le serpent.

Avant de repasser ma veste, je rajuste les manches de ma chemise, m'éponge le visage moite d'une sueur aigre et ce faisant je finis de reprendre mon calme. Hélène me regarde avec une attention anxieuse. Elle s'enquiert de mon état et ma voix redevenue calme la rassure.

- Joli coup de gourdin » lance le monsieur d'un air admiratif.

Je le salue de la tête en remerciement de son éloge. Notre train ne tarde pas à repartir et nous envisageons de déjeuner. Notre panier en vannerie n'est pas de la première qualité mais le contenu est succulent. Le couple qui nous accompagne entre en conversation avec nous, à la mode américaine. Ils sont de Boston et se sont installés à Petersburg il y a quelques années. Lui est grossiste en tabacs et voyage pour ses affaires. Le blocus lui rendant la vie difficile pour se rendre à Cuba et à Saint-Domingue où il a des fournisseurs, il se rend souvent au Nord du Potomac pour partir de New-York ou de Boston en direction des Antilles. Il convient qu'il est de plus en plus difficile de franchir les lignes de combat. Là, il se rend en Georgie à Savannah, toujours pour affaires. Il me tend une fiasque en argent. « Tenez, prenez un peu de ce bourbon qui me vient du Tennessee, il chassera le souvenir de cette saleté de crotale. » Décidément, mon dégoût des gros ophidiens semble ne faire mystère pour personne.

Je suis surpris qu'en cette saison les serpents commencent déjà à sortir. C'est vrai que nous sommes plus au Sud, et que la température est plus clémente, mais nous ne sommes pas encore au printemps. Les crotales hibernent comme les autres vipéridés, que je sache. La gorgée de bourbon avalée, nous sortons les victuailles que nous a préparées la responsable des cuisines du dépôt de la compagnie ferroviaire. Elle y a joint une sorte de calebasse qui contient du jus d'orange de Floride tout frais pressé. Nous pique-niquons parce que nous n'avons pas de couverts. Mais nous avons rempli d'eau une de ces gourdes de bergers en peau qui me suit partout depuis que j'ai quitté la France il y a trois ans. Le dessert est un copieux gâteau de patates douces que nous partageons avec nos compagnons de voyage devenus du coup de véritables commensaux.

Le train cahote mollement avec de temps en temps une pointe de « vitesse » qui nous tire de notre somnolence. Nous croisons dans une gare – que je n'identifie pas parce qu'on a

enlevé les panneaux pour éviter de renseigner l'ennemi, sans doute – un autre train qui me semble bien militaire et qui en tout cas tire des wagons plateaux avec des pièces d'artillerie arrimées qui paraissent neuves ou remises en état. Je note que la peinture n'est plus rouge mais d'un gris-tourterelle pâle sans doute moins voyant sous les branchages de camouflage des linges de tranchées.

Il nous aura fallu deux jours pleins pour rejoindre Charleston. Heureusement qu'il y a eu les arrêts en gares pour refaire le plein d'eau. Les facilités étaient en général propres ; disons acceptables. Mais nous sommes arrivés sales et affamés. Aldebert nous a envoyé le jeune cocher avec un chariot à deux banquettes et grand plateau. Ce sont deux mules qui tirent le véhicule. Le jeune cocher est un nouvel engagé. Il a nom James qui lui a été donné lors de son baptême. Ses parents sont affranchis depuis peu et son père travaille comme ouvrier à la ville. Il n'a pas voulu rester à la plantation. Alors, James a quitté sa famille pour se placer. Et comme il y a encore des cases en bon état à la plantation Toppenot – qui a par ailleurs bonne réputation chez les nègres de Charleston – il a postulé comme ouvrier. Alors il fait aussi le cocher en ce moment où le travail des champs est en période calme. Nous arrivons à la plantation vers trois heures de l'après-midi. Est-ce l'hiver ou la guerre ? Toujours est-il que la maison ne présente pas le faste d'antan. Nous l'avons peut-être aussi idéalisée avec l'éloignement de plus de trois mois.

L'accueil est digne de celui du fils prodigue. Les parents Toppenot nous mettent au courant des événements survenus en notre absence. Maître Kahana et sa famille sont partis pour Boston. L'ambiance en Caroline du Sud se dégradait contre les juifs accusés de collusion avec la communauté de New York et les juifs du Congrès de Washington. Maître Kahana m'a laissé une lettre et un paquet soigneusement ficelé. Pierre fait tourner sa pharmacie au profit non seulement de l'armée mais aussi des familles qui ont commencé à voir revenir les pères ou les fils, voire les deux, blessés et handicapés à vie mais qu'il faut encore soigner. Sans compter les habituelles épidémies hivernales. Les nègres qui ont choisi de quitter les plantations ou ont dû en partir parce qu'il n'y avait pas de travail pour eux dans celles où ils avaient travaillé jusqu'à présent commencent à constituer des bidonvilles où l'hygiène est si déplorable que les maladies les ravagent. Mais les moyens financiers manquent pour payer les médicaments, les transports sont de plus en plus aléatoires pour faire venir les produits et les plantes à partir desquels la pharmacie produit les onguents et les préparations de spécialités dont le coût augmente avec la demande. Bref, un hiver difficile pour lui. André a disparu dans la nature sans donner de nouvelles. Au début de décembre, les milices chargées de rechercher les déserteurs sont venues plusieurs fois enquêter à la plantation dont trois fois par surprise, sans le trouver bien sûr. Le soutien politique dont jouissent les parents Toppenot risque de perdre de l'efficacité tant les chefs de ces milices sont marqués par l'intransigeance. Le chef pour le comté de Charleston, un certain Paul Hunter, est en outre fortement opposé à tout affranchissement de nègre, pour quelque raison que ce soit, et fait donc partie de ces « ultras » qui professent une certaine opposition voire une opposition certaine envers Jefferson Davis et son équipe. Françoise et sa mère continuent à faire l'école aux enfants et aux adultes, surtout en cette période où le travail des champs laisse un peu plus de temps libre aux travailleurs des champs et vergers. Cela se sait et Hunter et ses sbires vouent une sorte de haine aux Toppenot : d'une part ils ont affranchi tous leurs esclaves, d'autre part les femmes dispensent l'instruction de base à des... nègres et Aldebert non seulement les laisse faire mais en plus met des moyens à leur disposition.

Autant dire que l'hiver a été dur et que le retour du printemps est le bienvenu, qui se double de notre retour au bercail.