



POLAR CONFEDERE EN NOUVELLE-ECOSSE

Les affaires du Chesapeake et du Roanoke

Par Serge Noirsain

LES PROVINCES MARITIMES BRITANNIQUES

En 1861, les Provinces Maritimes comprenaient la Nouvelle-Ecosse (*Nova Scotia*), le Nouveau-Brunswick et les îles Prince Edouard et Cap Breton. Quoique situées sur la côte orientale de l'Amérique britannique, ces entités administratives n'émergeaient à aucun des deux gouvernements (francophone et anglophone) qui dirigeaient le Canada sous la tutelle de Londres. Ce n'est qu'en 1867 que l'*Acte de l'Amérique britannique du Nord* créait le Dominion du Canada qui regroupait les provinces canadiennes et maritimes en une confédération. Ottawa en devint la capitale où siégeaient son gouvernement, son Sénat et sa Chambre des représentants.

Donc, jusqu'en 1867, Londres administra directement les affaires intérieures et étrangères des Provinces Maritimes par l'intermédiaire de hauts fonctionnaires qu'elle désignait à cet effet. Cette nuance revêt une importance capitale dans la mesure où les faits qui vont être relatés susciteront, entre les gouvernements américain et britannique, une polémique qui n'impliqua jamais la diplomatie canadienne. Halifax constituait le cœur et la tête de la Nouvelle-Ecosse. Elle en était aussi le port principal, le siège du lieutenant-gouverneur nommé par Londres et le port d'attache de l'escadre de l'Atlantique de l'Ouest, que commandait le vice-amiral Alexander Milne. Durant les décennies précédant la guerre de Sécession, Halifax avait tissé des liens commerciaux tant avec des ports du Sud qu'avec l'Etat voisin du Maine. Portland (carte 1), notamment, entretenait d'étroites relations économiques avec le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse.

Les habitants de ces régions, que les Anglais de la métropole désignaient sous le nom de *Bluenoses* ou de *Maritimes* adoptèrent vis-à-vis des opposants américains, des

positions rarement empreintes de neutralité. En effet, la guerre entre les Etats-Unis et le Royaume-Uni aurait pu éclater au printemps 1862 si le cabinet du président Lincoln n'avait pas cédé à l'ultimatum de Londres concernant l'interception du *Trent*, un cargo britannique effectuant la navette entre La Havane et Southampton.

En novembre 1861, un croiseur fédéral avait arraisonné ce navire pour s'emparer des deux diplomates sudistes (Mason et Slidell) qui voyageaient à son bord. La tension entre ces deux grandes puissances s'envenima pendant deux mois à l'issue desquels Lincoln ordonna la relaxation des deux personnages en question. Sur ces entrefaites, le gouvernement britannique avait expédié des troupes au Canada et dans les Provinces Maritimes pour en organiser la défense dans l'éventualité d'une invasion américaine.

De 1861 à 1865, les Néo-Ecossais ne partagèrent pas les mêmes points de vue sur le conflit qui ravageait leur immense voisin. Leurs divergences ne les opposaient pas vraiment et, en tout état de cause, n'épousaient aucun clivage social. Il serait un peu long de développer, dans cet article, ce qui les motivait. Les partisans du Nord répondaient en général à des idéaux abolitionnistes tandis que ceux du Sud soutenaient les clichés bêtement romantiques qui circulaient sur le caractère prétendument chevaleresque des Sudistes. Le pragmatisme s'y mêlait également dans la mesure où le conflit américain influençait directement l'évolution de leur commerce.

Les opinions de la population néo-écossaise se figent rapidement sous l'influence d'une presse partisane. Elles dérivent aussi sous l'influence de leurs politiciens locaux qui formulent des comparaisons surréalistes entre la Confédération sudiste et celle qu'ils souhaiteraient instaurer au Canada. Ces débats d'idées engendrent cependant des démarches passionnelles qui inciteront des spécimens de ces rudes provinces à s'enrôler dans les armées du Sud et du Nord. Du reste, les autorités locales auront souvent à circonscrire les abus d'agents recruteurs nordistes venus du Maine pour inciter de jeunes hommes à s'engager.

Bref, à l'époque où démarre notre affaire, des espions et des agents consulaires du Nord et du Sud, des prisonniers confédérés évadés, des déserteurs de l'Union, des officiers des forces navales rebelles et fédérales, des hommes d'affaires des deux bords, des forceurs de blocus et leurs équipages bigarrés se croisaient dans les Provinces Maritimes avec la même aisance que les agents de l'Axe et des Alliés, à Istanbul, durant la seconde guerre mondiale.¹

LE COMLOT

Vernon Locke passait pour un ancien corsaire confédéré natif de Caroline du Nord, mais l'espionnage fédéral ignorait qu'il était originaire des Provinces Maritimes. En 1862, cet habile *skipper* de trente-cinq ans obtient une lettre de marque (ou de course) du président Jefferson Davis. Il rachète l'ancien remorqueur *Uncle Ben* que la Marine confédérée avait déclassé, le grée en schooner et le rebaptise *CSS Retribution*. Armé d'un 20-pounder rayé et de deux 12-pounders à âme lisse, ce corsaire capture trois vaisseaux marchands. Toutefois, vers la mi-février 1862, son commandant s'en débarrasse à Nassau (Bahamas) en raison de son mauvais état. Pour brouiller les pistes à son sujet, Locke avait adopté un nom de guerre : John Parker. Malheureusement, comme une lettre de marque ne s'applique qu'à un bâtiment et pas à une personne physique, Vernon Locke alias Parker perd tous ses droits à la guerre de course. L'aventurier ne s'encombre pas de ces considérations administratives et s'enquiert

¹ In *Armageddon's Shadow*, G. Marquis, Montreal 1998, pp. 85-104.

plutôt d'un nouveau navire. Une seule alternative se posait à lui : en acquérir un dans un pays neutre ou en prendre un à l'ennemi.²

La compagnie H.B. Cromwell de New York avait fait rebâtir le *Chesapeake* à Philadelphie en 1857 à partir de l'ancien steamer *Totten*. Ce vapeur à hélice gréé en schooner jaugeait 460 tonnes. Une seule cheminée se dressait entre ses mâts.³ L'attention du public s'était portée sur lui lors de son intervention dans l'affaire du *Caleb Cushing*. A l'aube du 27 juin 1863, le petit croiseur CSS *Tacony* du lieutenant confédéré Charles Read arraisonnait par surprise le *Caleb Cushing* dans la rade de Portland (carte 1), le plus important port du Maine. Ce fin voilier aurait pu assurer une campagne fructueuse aux marins rebelles. Malheureusement, le vent se fit paresseux et il força Read à se rendre au schooner rempli de soldats et de marins nordistes, qui le tenaillait de près, en l'occurrence, le *Chesapeake*. Ce cargo mixte effectuait d'ordinaire la liaison entre New York et Portland. Les autorités de ce dernier port l'avaient réquisitionné pour la circonstance.⁴

Pour Vernon Locke, le *Chesapeake* réunissait les conditions requises pour razzier le commerce maritime ennemi. Il débarque alors discrètement à St. John (St. Jean) sur la côte du Nouveau-Brunswick (carte 2) afin de mettre au point sa capture. Ne faisant pas partie de la marine régulière sudiste et ne disposant plus d'une lettre de marque en bonne et due forme, Locke alias John Parker ne pouvait plus se lancer dans la guerre de course. Pourtant, le 2 décembre 1863, il ordonne par écrit à un certain "*Lieutenant Commanding Brain*" de se rendre à New York avec une quinzaine d'hommes et, là, de prendre une place à bord du *Chesapeake* pour s'en rendre maître au large des côtes du Maine.⁵

Si Vernon Locke est le cerveau de cette affaire, John Clibbon Brain en conçut et en exécuta toutes les phases. Beaucoup d'historiens se sont intéressés au curriculum vitae de ce personnage, mais tout ce qui émane de lui fleure le mensonge, la duperie ou la vantardise. Né en 1840 dans un taudis londonien, il arrive aux Etats-Unis dix ans plus tard avec ses parents. Bien après les événements que nous allons décrire, il rédigea de fumeux mémoires dans lesquels il se dépeint comme un héroïque canonnier ayant servi au sein de l'escadre confédérée du fleuve James, puis comme un agent secret rebelle membre des *Knights of the Golden Circle*, que les Fédéraux auraient emprisonné pendant des mois. Il se vanta en outre d'avoir servi dans le second régiment de cavalerie du Kentucky, du futur général John H. Morgan avant de participer à des actions de guérillas. En bref, il se taille une panoplie sur mesure de chevalier sudiste. En réalité, ce "héros" n'était rien d'autre qu'un sinistre pandard. En août 1861, la police fédérale l'incarcère dans une prison de l'Indiana pour un acte de petite délinquance puis, plus tard, le replonge au trou pour trafic d'armes avec les Rebelles. C'est alors qu'il se souvient de sa nationalité britannique et rédige un placet pour obtenir sa libération. Ce document, écrit de sa main, fait preuve d'une humilité qui contredit formellement son pseudo passé héroïque. Ce qu'il advient de lui ensuite reste dans l'ombre. Durant l'été 1863, il visite Halifax comme démarcheur pour le compte d'une compagnie ferroviaire qui projette de publier un répertoire commercial destiné aux négociants des Provinces Maritimes.⁶

² *The Confederate Privateers*, W.M. Robinson, Yale U. Press 1928, pp. 291-93.

³ *Dictionary of American Fighting Ships*, vol. II, *Confederate Ships*, U.S. Navy Department, p. 507.

⁴ *Official Records of the Union and Confederate Navies (ORN)*, SI, vol. 3, pp. 322-35.

⁵ *Confederate Privateers*, Robinson, pp. 293-94.

⁶ *Armageddon*, Marquis, pp. 129-41.

LA CAPTURE

La North River est un affluent du fleuve Hudson, entre New York et le New Jersey. Le 4 décembre 1863, amarré à l'un des quais, le *Chesapeake* achève de charger un fret estimé à 100.000 dollars. Ce n'est que de la routine pour son commandant, Isaac Willett. Le trajet jusqu'à Portland exige rarement plus de trente-six heures de cabotage. Deux jours plus tard, tandis que son bâtiment s'éloigne des quais, le capitaine Willett remarque qu'en dernière minute, quelques passagers règlent leurs tickets auprès du commissaire de bord. Cela se produit couramment et, du reste, le "pacha" ne prête guère d'attention aux passagers d'une étape si courte. Parmi ceux-ci figure le nom d'un certain colonel C. Brain. Pendant que le *Chesapeake* négocie son entrée dans le fleuve Hudson, l'équipage est trop occupé à la manœuvre pour déceler l'intérêt particulier que les retardataires en question prêtent à la superstructure du bâtiment et à sa gouverne.

Vers minuit, la glace qui recouvrait son tillac avaient chassé tout le monde dans ses cabines. Le *Chesapeake* venait de passer l'île de Nantucket et marchait en vue du Cap Cod, au sud-est de Boston, (carte 1) lorsque l'ingénieur mécanicien en second Orin Schaffer prend son quart dans la salle des machines. Il sait qu'à cette heure et en cette période de l'année, c'est le seul endroit où règne de l'activité.

Vers deux heures du matin, le maître principal réveille brusquement le capitaine Willett en lui annonçant qu'on venait d'assassiner un membre de l'équipage. N'imaginant pas un seul instant qu'il pourrait s'agir d'un acte de piraterie, Willett ne prélève aucune arme dans le petit arsenal dont il a la garde. Au moment où il franchit la porte de sa cabine, des balles lui sifflent aux oreilles. Ses quartiers jouxtant la salle des machines, Willett distingue, dans un éclair, le buste ensanglanté de Orin Schaffer affalé sur le pont, ses jambes pendant vraisemblablement dans l'escalier accédant au pont inférieur. Sans perdre son sang-froid, le capitaine se rue vers la timonerie où il comprend enfin ce qui se passe. L'homme qui lui pousse un gros colt sur la tempe se présente comme étant le lieutenant H.A. Parr de la marine rebelle et le somme de se rendre. Cet homme, un ancien apprenti apothicaire, était le seul véritable Sudiste de la bande.

D'autres hommes surgissent, ligotent Willett sur-le-champ et le jettent dans sa cabine en attendant de maîtriser totalement le bâtiment. L'intervention des raiders avait débuté par l'irruption de quatre hommes armés dans la chambre de chauffe. Nerveux, ils avaient immédiatement ouvert le feu pour montrer qu'ils ne toléreraient pas la moindre velléité de résistance. C'est à ce moment qu'apparut l'ingénieur mécanicien Orin Schaffer. Sans raison apparente sauf peut-être la surprise, l'un des bandits lui fait exploser la tête d'un seul coup de revolver. Pendant ce temps, un second groupe d'hommes armés envahissait le fumoir où dormaient le mousse et le cuisinier. Réveillés eux aussi en sursaut, ils apprennent qu'ils étaient devenus des prisonniers de la Confédération.

Le second maître Daniel Henderson connaissait entre-temps un sort identique. Après avoir effectué son quart dans la cabine de pilotage, il se retire dans la sienne pour s'y reposer. Moins d'une heure plus tard, quatre intrus fracassent sa porte et, le pistolet au poing, lui intiment l'ordre de se vêtir rapidement. C'est à ce moment que l'ingénieur en chef James Johnston émerge sur le pont supérieur pour comprendre ce qui cause tant de fracas. Il entrevoit le buste sans vie de l'ingénieur mécanicien Schaffer, l'enjambe et s'engage dans l'écouille qui mène à la chambre de chauffe. Là, un des pirates braque son revolver dans sa direction. Comme l'espace entre les deux hommes est très court, Johnston bloque son bras armé. Un second raider lui loge alors une balle dans le menton,

heureusement elle est de petit calibre. Dans la confusion qui s'ensuit, Johnston grimpe l'escalier, regagne le pont malgré la douleur qui sourd dans sa tête, dépasse un autre pirate qui ne réagit pas puis se retrouve face-à-face avec son commandant en second, également blessé, qui porte le même nom que lui : Charles Johnston.

Ce dernier avait subi la même brutalité gratuite de la part des assaillants. Il se trouvait dans la cabine de pilotage avec deux autres membres de son équipage lorsqu'il entendit le vacarme que l'on sait en allant chercher une tasse de café. Tandis qu'il descendait dans la salle des machines, l'un des rebelles lui tira dessus à plusieurs reprises. Quoiqu'il fût atteint au bras gauche et au genou droit, son adrénaline lui procure la force de s'éclipser par l'escalier qu'il vient d'emprunter. Dans sa course titubante, il se heurte presque à son homonyme, l'ingénieur en chef James Johnston dont le visage est poissé de sang. Leurs blessures n'étant pas vraiment graves, les deux Johnston gagnent la cuisine par une écrouille et s'y barricadent avec ce qui leur tombe sous les mains. Depuis un hublot de cette pièce, ils assistent, impuissants, au largage en mer du corps de leur camarade, l'ingénieur mécanicien en second Orin Schaffer.

Sans armes, en pleine mer et dans une pièce indéfendable, les deux Johnston n'avaient pas la moindre chance de résister. Après de brèves palabres, ils laissent entrer un certain George Robinson, le maître-voilier de l'équipage de prise. Celui-ci les escorte jusqu'à la cabine du capitaine Willett, toujours maintenu sous les fers. Pendant ce temps, le dénommé Parr, que ses complices affublent du titre de lieutenant, s'affaire à extraire une balle de la main de l'un de ses comparses. Mais qui donc l'avait tirée puisque ni le capitaine Willett ni personne d'autre de son équipage n'avait opposé de résistance les armes à la main ? Parr, l'ancien apprenti apothicaire, fait tout de même preuve d'humanité en pansant les plaies de Charles Johnston. Quant à l'autre Johnston, il doit prendre son mal en patience faute d'instruments chirurgicaux pour lui extraire la balle du menton.

Par opposition à la brutalité qu'ils avaient exercée sur l'équipage, les pirates rassurent les passagers en leur affirmant que s'ils restent cois dans la cabine principale, ils les libèreraient dès que possible. Les raiders comptaient seize hommes armés de six coups qu'ils avaient dissimulés dans leurs bagages. Tandis que quelques-uns masquaient, avec de la peinture, les signes distinctifs du navire, leur chef, le prétendu lieutenant John C. Brain sortit alors de sa réserve.

A l'intention des passagers, il se lance dans une longue péroraison sur la légitimité de son action pour le compte de la Confédération et produit même une copie des ordres du capitaine John Parker du *CSS Retribution*. Ce document, authentique ou non, enjoignait les "officiers" du parti, en l'occurrence Brain, Parr, un certain David Collins et le maître-voilier Robinson d'effectuer l'opération que l'on sait. En revanche, ces "corsaires" improvisés ne possédaient même pas un pavillon sudiste. De plus, les jacasseries de quelques obscurs membres de ce parti apprennent aux passagers que la quasi-totalité des assaillants sont des citoyens britanniques issus du Nouveau-Brunswick.⁷

En raison de leur petit nombre et de la gouverne du navire, qu'ils connaissaient mal, les raiders obligent l'ingénieur mécanicien James Johnston et plusieurs de ses chauffeurs à alimenter les chaudières et à garder les machines sous pression. Les bavardages entre les raiders et les passagers révèlent également que l'un de ces derniers, Robert Osborne, connaissait bien la baie de Fundy (carte 2) pour la couvrir d'ordinaire

⁷ ORN vol. 3, pp. 535-38 ; *Armageddon, Marquis*, pp. 141-45 ; *Halifax Morning Chronicle* 7/1/64 ; *Halifax Morning Sun* 30/12/63 ; *Halifax Novascotian* 21 et 28/12/63 ; *Halifax Citizen* 19/12/63 et 5/1/64 ; *St. John Globe* 9/12/63.

avec son propre voilier. Pour avoir trop parlé, l'homme se trouve contraint d'assumer la fonction de pilote du *Chesapeake*.

Le steamer suit alors paisiblement la côte du Maine (carte 1), double les îles du Haut et de Swan, s'engage dans la baie de Fundy puis dérouté sur l'île de Grand Manan qui appartenait au Nouveau-Brunswick (carte 2). Les raiders affourchent non loin du petit port de Seal Cove Harbour, sur l'île en question, pour y expédier un canot. A son retour, le lendemain, l'embarcation compte un gaillard supplémentaire, rien de moins que le corsaire Vernon Locke alias Parker, le cerveau de l'expédition.

LES REACTIONS⁸

Certaines évidences incitent à penser que les pseudo-Confédérés avaient vraiment improvisé leur affaire. A peine se sont-ils rendus maîtres du *Chesapeake* que le charbon leur vient à manquer sans qu'ils sachent où s'en procurer. Poursuivant leur course dans la baie, les Rebelles croisent le bateau-pilote *Symonds*. Certains témoins laissent entendre qu'ils auraient hissé des signaux de détresse pour attirer ce navire à eux. Quoiqu'il en soit, Vernon Locke transfère le capitaine Willett, son équipage et ses passagers sur le bateau en question.

Le *Chesapeake* mouille brièvement au large de St. John puis, dans l'après-midi du 8 décembre, vire de bord pour naviguer en vue de terre vers le sud-est de la Nouvelle-Ecosse. Entre-temps, le *Symonds* avait débarqué ses passagers sur Partridge Island (carte 2). Là, le capitaine Willett, deux de ses matelots et quatre passagers se cotisent pour acheter une chaloupe avec laquelle ils gagnent le port de St. John à l'aube du 9 décembre. Le récit de leur aventure crée immédiatement la sensation et, bientôt, la psychose gagne Portland et même Boston.

Les autorités américaines imposent d'emblée des mesures de sécurité extrêmes, comme si une armada de corsaires rebelles se trouvait sur le point de déferler sur leurs côtes. Des forces armées arpentent en permanence les wharfs, les docks et fouillent de fond en comble tous les bateaux qui effectuent la navette entre St. John et les ports yankees. Bref, en quelques jours, le syndrome de la piraterie étreint la côte américaine comprise entre le Massachusetts et le Nouveau-Brunswick. Quant à la presse des deux côtés de la frontière, elle sort des manchettes délirantes qui leur assurent un tirage fabuleux. Plusieurs journaux du Maine accusent même ouvertement les Britanniques d'avoir fermé les yeux sur les préparatifs des pirates.

James Q. Howard occupait le poste de consul des Etats-Unis à St. John depuis le début de la guerre. Son rôle consistait à identifier les forceurs de blocus qui relâchaient dans le port et à renseigner le secrétaire d'Etat William Seward sur les opinions et les comportements des personnalités locales vis-à-vis de la rébellion sudiste. Le jour même où le capitaine Willett racontait ses mésaventures, le consul Howard télégraphiait à Washington que la majorité des pirates en question étaient "*des sujets britanniques provenant du rebut humain que comptent tous les ports*".

La conspiration de Brain et de Locke dénotait vraiment l'amateurisme. Ils avaient recruté deux mécaniciens à New York pour servir à bord du *Chesapeake* mais, comme ceux-ci avaient trop arrosé leur prime, ils les avaient laissés sur place, ivres morts. En

⁸ ORN vol. 3, pp. 519-20 ; *Canada and the USA : the Civil War Years*, R. Winks, N.Y. 1988, pp. 247-48 ; *Confederate Downeast : Confederate Operations in and around Maine*, M.P. Smith, Portland 1985, passim ; *British Colonies* 2/7/63 ; *Morning Chronicle* 10 et 15/12/63 et 7/1/64 ; *Halifax Express* 23 et 30/12/63 ; *Morning Sun* 3/7/63 ; *Novascotian* 9 et 21/12/63 ; *Halifax reporter* 2/7/63 ; *Carleton Sentinel* 2/1/64 ; *Charlottetown Ross Weekly* 22/12/63 ; *Kingston Daily News* 14/12/63 ; *New Brunswick Courier* 18/12/63 ; *Pictou Colonial Standard* 29/12/63 et 5/1/64 ; *Pictou Eastern Chronicle* 24/12/63 ; *St. John Globe* 9/12/63 ; *St. John Morning News* 28/12/63 ; *St. John Telegraph* 10, 17, 24 et 31/12/63 ; *Yarmouth Herald* 17/12/63 in *Armageddon*, Marquis, pp. 145-51.

outre, Brain avait débauché sept de ses hommes dans le même petit village de Carleton, près de St. John. Inutile de dire que, pour sortir de leur médiocrité ou par excès de boissons, ces sbires d'occasion avaient un peu trop bavardé sur leurs futurs exploits. Dès le début de cette affaire, il apparaît encore une fois que le côté "comique troupier" des agents confédérés à l'étranger n'avait aucune chance de rivaliser avec le professionnalisme du renseignement fédéral.

A l'instar de ses lecteurs, la presse du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse soutenait des opinions contradictoires sur les opposants américains. Cependant, la capture brutale du *Chesapeake* souleva un opprobre quasiment unanime au sein de ces médias. Quant au gouvernement américain, il réagit sur-le-champ. Le 9 décembre 1863, à l'issue d'un bref *brainstorming* avec le secrétaire d'Etat Seward, le secrétaire à la Marine, Gideon Welles, ordonnait à tous les commandants des bases navales les plus proches de la baie de Fundy, de localiser le pirate. Vingt-quatre heures plus tard, le consul Howard télégraphiait de St. John que le *Chesapeake* se trouvait au large de Pubnico Harbour (carte 2), non loin du Cap Sable, à l'extrémité méridionale de la Nouvelle-Ecosse.

Le département de la Marine aurait dû réagir immédiatement, mais il se trouve qu'il n'avait jamais envisagé ce cas de figure. De surcroît, les commandants des bases navales concernées ne possédaient aucun renseignement fiable sur les courants, les hauts-fonds, les bancs de sable et les récifs de la zone que leurs navires avaient reçu ordre de quadriller. A tout hasard, quelques unités appareillèrent d'urgence pour balayer le golfe du Maine. Halifax ne leur était pas interdit, mais l'accueil que ce port avait réservé aux officiers de l'un de leurs croiseurs, le *USS Howquah*, quelques mois plus tôt, leur laissait clairement entendre que les couleurs américaines n'étaient pas bienvenues.

LA TRAQUE⁹

L'*USS Ticonderoga* fut le premier bâtiment que l'amirauté fédérale lança sur le *Chesapeake*. Fraîchement sorti du yard de New York, ce croiseur eût été redoutable si la mer avait été prévisible. Du brouillard et l'incompétence de son pilote le déroutèrent à 200 milles du Cap Sable (carte 2). Définitivement hors jeu, il rentra à Boston.

La frégate à vapeur *USS Niagara* appareilla de Gloucester (carte 1, au nord de Boston, Massachusetts) le 10 décembre et ne s'embossa au large de l'île de Grand Manan qu'à l'issue d'un périple difficile. Au même moment, le *Chesapeake* arrondissait¹⁰ le sud de la Nouvelle Ecosse et le Cap Sable. Le soir même, il relâchait devant le bourg de Shelburne (carte 2) dont la population vivait exclusivement du produit de la mer. Se faisant passer pour le forceur de blocus *Jane*, les raiders sudistes débarquent une partie de leur cargaison qu'ils échangent pour quelques tonnes de charbon et du bois de chauffe. L'opération leur prit toute la nuit, au cours de laquelle ils recrutèrent quatre matelots supplémentaires.

Le lendemain, tandis que le *Chesapeake* levait l'ancre, Lord Lyons, ambassadeur du Royaume-Uni à Washington, câblait au lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Ecosse,

⁹ *ORN* vol. 3, pp. 520, 522-29, 534-35 ; *Public Archives of Nova Scotia (PANS)* : *RG1*, vol. 127 - *RG2*, vol. 3 doc. 375 - *RG40*, vol. 23 ; *Provincial Archives of New Brunswick (PANB)* - *US Dispatches of US Consul (USDC)*, pp. 248-56 ; *Armageddon, Marquis*, pp. 146-255 ; *Canada, Winks*, pp. 248-51 ; *Confederate Downeast, Smith*, p. 162 et chap. 14, *passim* ; *Sidelights on the Chesapeake Affair 1863-64, G. Cox*, pp. 124-37 in "Nova Scotia Historical Society", vol. 29-1951 ; *Halifax Burning Bush* 24/12/63 ; *Halifax Church Record* 22/4/64 ; *Herald* 23/12/64 ; *Novascotian* 21 et 31/12/63 ; *Liverpool Transcript* 20/4/64 ; *Pictou Eastern Chronicle* 24/12/63 et 4/2/64 ; *St. John Telegraph* 24/12/63 ; *Yarmouth Herald* 17 et 31/12/63 et 14/1/64.

¹⁰ *En terme naval, un navire ne contourne pas la pointe d'une île ou d'une presqu'île, il l'arrondit.*

Sir Charles H. Doyle, de prendre toutes les mesures requises et compatibles avec le droit maritime international pour fixer le présumé navire pirate. Dans le même temps, le révérend Nathaniel Gunnison, consul adjoint des Etats-Unis à Halifax, contactait le secrétaire provincial et l'*Attorney General* de la province pour leur demander d'inculper Brain et ses complices de meurtre et de piraterie et de faire en sorte qu'ils ne puissent pas quitter Shelburne. Ces deux hauts fonctionnaires accusèrent réception de sa requête mais exigèrent des preuves concrètes avant d'émettre des mandats d'amener. Le consul Gunnison soutint plus tard que la passivité de leur réaction traduisait leur sympathie pour les Confédérés.

Ayant été repérés à Shelburne, Brain et son équipage perdent l'avantage de la surprise. Malgré le support de la population locale, ils se trouvent pris dans une nasse. Le charbon leur manquait pour filer en haute mer or, pour s'en procurer suffisamment, il leur fallait pénétrer dans un des ports de la presqu'île où pullulaient des agents fédéraux. Le filet se resserre alors tout doucement autour d'eux. Le 12 décembre, un espion fédéral du nom de J.M. Merrill télégraphie au consulat de Halifax que le *Chesapeake* avait bossé ses chaînes dans le petit port de Shelburne. C'est en cet endroit qu'un autre agent fédéral révèle que le capitaine Parker n'est qu'un alias de Vernon Locke. En même temps, à Barrington (carte 2), un peu plus au sud de Shelburne, un troisième espion américain signale à son consulat qu'en cet endroit, le navire rebelle procédait au débarquement de son fret.

Les informations fusent à tel point qu'à un moment donné, le *Chesapeake* semble doté du don d'ubiquité. En tout état de cause, le navire poursuit prudemment son cabotage et s'engloutit même dans le fleuve La Have (carte 2) où le village de même nom l'accueille avec enthousiasme. Brain y fait décharger 25 balles de coton, 300 fûts de porto et une cloche d'église estimée à 100 dollars. Certains autochtones y trouvent leur compte en rachetant le porto au tiers de son prix marchand. Sur ces entrefaites, le collecteur local des taxes douanières apprend qu'il s'agit du *Chesapeake* et il se rend sur place pour interdire la poursuite du trafic.

L'aventure tournait au tragique pour ces pirates amateurs. Brain le perçut et prétexta une démarche importante pour disparaître dans l'arrière-pays avec une sacoche contenant leurs fonds. Le 14 décembre, le révérend Gunnison, consul adjoint de Halifax, câblait la position exacte du *Chesapeake*, d'abord à Washington et ensuite à un ancien consul américain de Liverpool (Nouvelle-Ecosse), un certain Dr. Joseph Davis. Celui-ci prétend avoir rencontré Brain et conversé avec lui au sujet de la capture de son bâtiment. Convoqué à Halifax, Davis s'y rend le lendemain pour narrer son étrange histoire. Brain aurait exhibé sa commission d'officier des forces navales confédérées, sa lettre de marque du président Davis ainsi que les ordres de Locke-Parker l'enjoignant de s'emparer du steamer. L'ancien consul affirme même que la population locale l'avait empêché de l'arrêter.

Ces récits, que la presse enjolive ou amplifie, nous plongent dans la littérature victorienne, voire dans le pur Walter Scott. Le Dr. Davis a effectivement "croisé" l'un des fugitifs confédérés mais pas Brain. C'est en fait au "lieutenant" Parr avec qui il a brièvement affaire. Ce dernier s'était en effet lancé à la recherche de Brain.

Les 15 et 16 décembre, deux télégrammes crépitent dans l'office de Halifax pour annoncer que le *Chesapeake* se faisait passer pour le *CSS Retribution II* de la marine rebelle. Ces deux messages perturbent les autorités locales parce que, s'ils s'avèrent exacts, le navire recherché passe du statut de pirate à celui de corsaire, ce qui change complètement la donne en matière de droit maritime international.

Entre-temps, l'amirauté fédérale avait dépêché deux bâtiments supplémentaires à la recherche du *Chesapeake*. La vieille corvette à vapeur *USS Dacotah* comptait un équipage de 150 hommes et sa principale pièce consistait en un 100-pounder Parrott rayé. Son commandant, Albert G. Glary passait pour un marin expérimenté ayant à son actif la capture de plusieurs forceurs de blocus aux abords des Bahamas. Il avait appareillé de Portsmouth, dans le New Hampshire, (carte 1) le 13 décembre. Retardé par une forte tempête, il ne mouille ses amarres devant Shelburne que pour y apprendre que son gibier avait vidé les lieux.

Le *USS Ella and Annie* était un ancien forceur de blocus bâti en 1860, que l'escadre fédérale de l'Atlantique Nord n'avait capturé qu'à sa dixième tentative de percer le cordon naval nordiste. Sa coque en acier et ses puissantes machines lui assuraient une vitesse que peu de ses pairs pouvaient égaler. Venant du *Navy Yard* de Boston, il ne stoppe à Eastport, dans le Maine, (carte 2) que pour y embarquer un pilote chevronné connaissant les courants de la baie de Fundy et du golfe du Maine. Le lieutenant J.F. Nickels le commande. Tous ses officiers se sont portés volontaires pour cette mission, y compris ceux qui se trouvaient en congé régulier. Pour eux, le *Chesapeake* n'est pas un adversaire ordinaire mais une sorte de pestiféré que n'importe quelle marine se doit d'éradiquer.

Le 15 décembre, Nickels parvient à quelques encablures de Halifax, mais la mer secoue tellement son bâtiment qu'il lui faut patienter jusqu'au soir avant de pouvoir "faire du charbon". Le consul Gunnison profite de cette opération pour l'avertir de la présence du *Chesapeake* dans la rivière La Have. Nickels appareille alors sur-le-champ sans satisfaire à la procédure d'usage qui consiste à se présenter au lieutenant-gouverneur pour justifier le motif de son entrée dans les eaux territoriales britanniques. Son attitude pragmatique intensifiera encore davantage l'antagonisme des Néo-Ecossais pour la flotte de l'Union.

Presqu'au même moment, le *Chesapeake* quitte son ancrage à La Have sous les ovations des autochtones. Il faut dire que l'équipage leur ont offert la magnifique cloche que transportait leur bâtiment. Le *USS Ella and Annie* le manque de peu. En fin de journée, Nickels apprend que sa proie a mouillé devant Lunenburg (carte 2), quelque 40 kilomètres plus au nord sur la côte. Le navire fédéral avait croisé celui de Locke sans se rendre compte que ce dernier avait repéré son approche et que, tous feux éteints, il s'était faufilé entre les petites îles qui bordent la côte.

Ce faisant, le *Chesapeake* brûlait ce qui lui restait de combustible et, de surcroît, son huile de machine commençait également à faire défaut. Le 16 décembre, Locke embosse son bâtiment dans Mud Cove, le rustique port du village de Sambro (carte 2, devant Halifax). Cette communauté de pêcheurs vivait à quelques kilomètres de Halifax, sur un îlot que dissimulait une île plus grande et très découpée. Les Anglais y avaient érigé un phare parce que de nombreux récifs truffaient ses passes et ses abords. En attendant de s'y faire livrer du charbon, le *Chesapeake* occupait une position privilégiée pour observer les bâtiments qui naviguaient à vue de terre. Profitant de cet abri temporaire, Locke file immédiatement à Halifax pour y embaucher deux mécaniciens qualifiés et les services d'un charbonnier.¹¹ N'oublions pas que Locke détenait encore James Johnston, le malheureux ingénieur de l'équipage précédent, pour assurer le service et la maintenance des machines.

Dans la nuit du 16 au 17 décembre, le schooner *Investigator* du *master* Thomas Holt s'amarre à un bord du *Chesapeake* et entame le transfert du charbon dans ses soutes.

¹¹ En terme naval, un charbonnier est un bateau qui transporte du charbon ou en approvisionne en mer un cargo ou un paquebot.

C'est ici que l'efficacité du réseau d'espionnage fédéral se révèle vraiment incroyable. Isolés dans cette île minuscule aux abords difficiles, les Rebelles avaient toutes les raisons de se croire temporairement en sécurité. Et pourtant, un télégramme parvient au lieutenant Nickels, à Lunenburg. Ce câble vient du consulat de Halifax et il lui apprend que le *Chesapeake* se terre dans le dédale de l'île de Sambro. Le *USS Ella and Annie* prend aussitôt la mer. Son équipage et son capitaine jubilent de savoir qu'ils auront le privilège de ramener les pirates à New York ou à Washington. Cependant, ils ne sont pas les seuls à donner l'hallali. Rappelons que si l'*USS Dacotah* du *Commander* Glary avait loupé de peu le *Chesapeake* à La Have, il n'en avait pas pour autant jeté le gant. A l'aube du 17 décembre, Glary "mettait tout dessus" sur Halifax en passant au crible les baies et les passes des îlots dressés sur sa route.

Malgré la désertion de Brain et le départ de Parr, le "capitaine" Locke finissait de remplir ses soutes de charbon lorsque l'un de ses hommes lui signale l'approche du *USS Ella and Annie*. En quelques instants les raiders débordent leurs canots puis gagnent le rivage et s'évanouissent dans les bois. Il apparut plus tard que c'est une connaissance de Locke, un certain Lewis, qui le trahit auprès du consulat américain pour toucher une récompense. Tandis que ses matelots s'égaillent dans toutes les directions, Locke se réfugie à Sherbrooke, un petit village côtier au nord de Halifax.

Lorsque les marins fédéraux abordent le *Chesapeake*, ils n'y trouvent que l'ingénieur James Johnston et les deux mécaniciens que Locke venaient d'embaucher à Halifax : William et Alexander Henry. Le lieutenant Nickels les interroge brièvement et, en dépit du fait qu'ils sont des citoyens britanniques qui n'avaient pas pris part à la capture du navire, les fait mettre aux fers. Tout s'était passé si vite depuis que Locke était revenu de Halifax avec le schooner *Investigator* de Tom Holt, que ce dernier n'avait pas eu le temps de dégager avant l'arrivée du *USS Ella and Annie*. Même s'il transportait du charbon pour le *Chesapeake*, le "pacha" de l'*Investigator* n'avait rien à redouter de personne. Son navire battait pavillon britannique et œuvrait dans les eaux maritimes de son pays.

L'avidité du lieutenant fédéral à ramener des proies ne s'embarrasse pas de ces considérations juridiques et il ordonne à ses hommes de fouiller le navire du capitaine Holt. Quand celui-ci se rebiffe et exige de l'Américain qu'il exhibe sa commission rogatoire, son interlocuteur lui rétorque "*c'est ça mon autorité*" en plaçant sa main sur son pistolet. Derrière lui, trois de ses fusiliers ont épaulé leur carabine. Le détachement armé fourrage partout dans le schooner et saisit les effets et sacs de voyage que la bande de Locke y avait abandonnés. Cette investigation musclée ne leur aurait rien apporté s'ils n'avaient pas trouvé un certain George Wade sous une peau de bison. Ce membre du gang de Brain s'y était endormi pendant que ses compagnons prenaient la poudre d'escampette.

Dès qu'il a bouclé ses prisonniers et fait son plein en charbon, Nickels prend le cap du Massachusetts. C'est alors qu'apparaît l'*USS Dacotah* du *Commander* Glary. En tant que senior officier, il exige de Nickels un rapport immédiat des faits. A son écoute, il se doute que l'initiative de son subalterne aurait de fâcheuses répercussions diplomatiques. Il décide alors de marcher sur Halifax pour tenter de régulariser la capture du *Chesapeake* et d'atténuer la bavure de Nickels. Celui-ci avait jeté aux fers des citoyens britanniques dans leurs propres eaux territoriales sans que les autorités locales lui eussent délivré une commission rogatoire.

CRISE PROTOCOLAIRE EN NOUVELLE-ECOSSE¹²

Le 17 décembre 1863, vers midi, le *Chesapeake* entrait en rade de Halifax, escorté par les *USS Dacotah* et *Ella and Annie*. Au moment même où on l'en informe, le gouverneur Doyle comprend que cette affaire allait le confronter à des problèmes diplomatiques qui dépassaient sa compétence mais qu'il aurait néanmoins à résoudre tout seul. Depuis que le câble transatlantique avait cessé de fonctionner, en 1858, il ne pouvait espérer aucune instruction de Londres avant un très long délai. La seule personnalité qui pouvait lui apporter un quelconque soutien était Richard B.P. Lyons, son ambassadeur à Washington. Doyle ignorait certainement qu'au même moment, le secrétaire d'Etat Seward faisait déjà pression sur Lyons pour que le gouverneur de Halifax entame des poursuites contre les pirates encore en liberté et ne cherche pas à faire libérer les hommes que le lieutenant Nickels venait de capturer. Seward insista en outre pour que les Britanniques restituent dans les plus brefs délais le *Chesapeake* à ses légitimes propriétaires.

Le malaise du gouverneur de la Nouvelle-Ecosse se révélait d'autant plus grand que les défenses de Halifax étaient insuffisantes et obsolètes. L'escadre britannique qui y séjournait d'ordinaire mouillait alors dans des eaux plus chaudes. Les canons rayés demandés en Angleterre se faisaient encore attendre et la restauration des fortifications se poursuivait lentement.

Très à cheval sur le protocole, Doyle fait savoir à l'officier le plus élevé en grade, le *Commander* Glary, qu'il souhaitait entendre le motif de la visite impromptue de sa flottille. Glary s'exécute et descend à terre pour expliquer pourquoi il ne s'était pas présenté plus tôt et n'avait pas accompli la visite protocolaire requise lors de son dernier passage. L'officier fédéral se garde toutefois de mentionner que son premier souci avait été d'envoyer quelqu'un au sol pour expédier un message à son amirauté.

Au cours de ce même après-midi, Glary soumet à Doyle un rapport dans lequel il confirme son intention de se conformer aux usages des ports britanniques et de délivrer le *Chesapeake* au gouvernement provincial. Il y explique prudemment que son croiseur avait pénétré dans les eaux britanniques à la suite d'un signal de détresse et qu'il y avait trouvé le *Chesapeake* à bord duquel il avait appréhendé cinq membres de l'ancien équipage du bâtiment. Il omet évidemment de citer les trois Britanniques que le lieutenant Nickels avait fait mettre aux fers.

Entre-temps, l'affaire avait pris une tournure surprenante. En tant que consul adjoint des Etats-Unis à Halifax, le révérend Gunnison enjoignait son avocat de requérir un mandat d'amener contre Brain et ses complices. Ne tenant pas à déclencher une nouvelle tension diplomatique entre leur pays et les Etats-Unis, les autorités néo-écossaises accusent une réception favorable à cette requête. Le 16 décembre au soir, c'est-à-dire la veille de l'arrivée du *Chesapeake* et des deux croiseurs fédéraux dans le port de Halifax, Gunnison écrit au secrétaire provincial de la Nouvelle-Ecosse pour obtenir l'arrestation de tous les autres "flibustiers".

Vers une heure du matin, le gouverneur Doyle et l'*Attorney General* James W. Johnston émettent le mandat d'amener que le *Chief Justice* contresigne deux heures plus tard. Ce dernier charge l'officier de police local James Montich de se saisir

¹² *Diary of G. Welles, H.K. Beale, 2 vols., New York 1960, p. 490 ; Dictionary of Canadian Biography, D. Sutherland, vol. IX, pp. 838-40, vol. X, pp. 381-88 ; The Public Career of Sir Charles H. Doyle 1861-73, R.H. McDonald, Dalhousie University, M. Thesis, 1969, pp. 278-81 ; Treason and Piracy in Civil War Halifax, F.I.W. Jones, in "Dalhousie Review", vol. 71, 1991-92, pp. 472-87 ; Defending Halifax : Ordnance, 1981, Johnson A.B. ; Armageddon, Marquis, pp. 163-68 ; Canada, Winks, p. 250 ; USCD : Gunnison to Seward, 17 et 21/12/1863 ; ORN vol. 3, pp. 530-33 ; Pans : RG1, vol. 127, 23/12/63 - RG2, vol. 3, doc. 375, 18/12/63 ; Chronicle 19/12/63 ; Telegraph 24/12/63 et 2 et 9/3/64 ; Novascotian 21 et 28/12/63 ; Morning Sun 23/12/63.*

immédiatement de Brain et de ses complices, dans l'île de Sambro où des témoins les avaient localisés. Escorté de deux policiers, Montich se rend sur les lieux pour accomplir sa tâche. Ils croient appréhender Brain mais il s'agit de Henry Parr et de quelques comparses qui ouvrent le feu dans leur direction. Découragés, les policiers s'en retournent à Halifax, les mains vides. Véritablement enragé par ce qu'il considère comme une grosse farce, le révérend Gunnison câble à Washington : "*Brain, le chef de ces pirates, se vante d'être en totale sécurité à Halifax*".

Dans la matinée du lendemain, 18 décembre, le porte-parole du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse notifie au *Commander* Glary qu'il n'autoriserait la relaxation du *Chesapeake* qu'à l'issue d'une investigation approfondie des événements. Dans le même temps, le gouverneur Doyle interdisait à l'officier fédéral de quitter le port. Un peu plus tard, les autorités britanniques en apprennent bien davantage sur ce qui s'était réellement passé dans l'île de Sambro. Le secrétaire provincial Charles Tupper et Doyle s'insurgent violemment quand leur parviennent les doléances du capitaine Holt de l'*Investigator* et de l'épouse de l'un des ingénieurs mécaniciens jetés à fond de cale. Une seconde note de Doyle accuse très sèchement le commandant de l'*USS Dacotah*, non seulement d'avoir violé ses eaux territoriales, mais de s'être emparé arbitrairement de Néo-Ecossais sur leur propre sol.

Vitupérant la législation de ses hôtes, le *Commander* Glary s'exécute une heure plus tard en ordonnant à ses hommes d'évacuer le *Chesapeake* et de libérer les prisonniers en question. Comme les témoignages accablent l'action des Fédéraux, le gouverneur émet une déclaration officielle condamnant "*la grave infraction au droit international à laquelle les Américains s'étaient livrés*". D'après Charles Tupper, le secrétaire provincial de la Nouvelle-Ecosse, le gouverneur Doyle s'attendait même à ce que les deux croiseurs prissent le large pour éviter de libérer leurs prisonniers. Il est peu probable que les commandants yankees aient songé à commettre une pareille entorse au droit maritime, mais l'ultimatum que leur posait le gouverneur aggrava considérablement la tension qui régnait entre eux et les officiels de Halifax.

Le 18 décembre, Doyle avait du reste ordonné au personnel de son artillerie côtière de se tenir dans ses baraquements et de doubler les effectifs des sections qui servaient les batteries du port. Il leur avait également enjoint d'ouvrir le feu sur les deux navires s'ils tentaient de quitter la rade sans autorisation. Hasard ou volonté délibérée d'impressionner Halifax, le fait est que, quelques jours plus tard, la puissance fédérale contenue dans le port s'accrut par l'arrivée de la puissante frégate à vapeur *USS Niagara* et de deux canonnières, les *USS Cornubia* et *Acacia*. Dans l'expectative du début du procès, cette dernière canonnière amenait quelques membres de l'ancien équipage du *Chesapeake*, que le gouvernement américain voulait faire entendre comme témoins.

En tant que conseil du consul fédéral à Halifax (en l'occurrence le révérend Gunnison), W.A.D. Morse admit que le *Chesapeake* devait être remis entre les mains des autorités coloniales, mais il exigea que celles-ci inculpent George Wade pour meurtre dès sa libération. Wade, un natif du Nouveau-Brunswick, était l'homme que les matelots du *USS Ella and Annie* avaient trouvé endormi sous une peau de bison, à bord du steamer *Investigator*. Gunnison écrit alors au juge de Paix de Halifax pour qu'il établisse aussitôt un mandat d'amener au nom de Wade. Cette démarche visait surtout à obtenir plus facilement son extradition aux Etats-Unis.

Le maire de Halifax, Philip C. Hill, assumait également la magistrature suprême de la place. Après avoir examiné les témoignages écrits des matelots du *Chesapeake*, il délivra un mandat au chef de sa police. Le même jour, le gouverneur Doyle faisait

savoir à son interlocuteur américain que, dès sa libération, Wade serait poursuivi en justice par quiconque se trouvait en mesure de prouver sa culpabilité dans le meurtre de l'ingénieur mécanicien Orin Schaffer. Le gouvernement fédéral refrénait mal son impatience de mettre le grappin sur Wade. Dénonçant ce dernier comme le plus grand criminel de l'histoire, le *Mercury* de New York flatta l'anglophobie de ses lecteurs en publiant : “*nous pouvons aussi bien nous engager immédiatement dans une guerre ouverte avec cette colonie*”.

L'ÉVASION¹³

L'honorable J.J. Sawyer occupait les fonctions de chef de la police de Halifax. Il avait fixé le transfert des trois prisonniers sur le Queen's wharf. Comme aucune accusation ne pesait sur les deux mécaniciens dénommés Henry, le shérif devait seulement les amener à son poste pour les y libérer formellement. Quant à Wade, le *marshall* Garrett Lotter entendait le laisser effectuer quelques pas en liberté avant de le faire saisir par ses hommes. Le consul américain avait suggéré cette mise en scène pour que la libération des prisonniers par la marine fédérale s'accomplisse distinctement de leur interpellation par la police de Halifax. De toute évidence, ni le gouverneur ni les Américains n'avaient songé à une intervention extérieure en faveur de l'accusé. Cependant, le lobby sudiste de la ville n'était pas resté inactif. Le docteur William J. Almon, Benjamin Wier et Alexandre Keith en étaient le noyau. Ces notabilités, d'un âge presque vénérable, ne passaient pas pour des têtes brûlées.

Le premier avait acquis sa notoriété en promouvant l'usage du chloroforme et, dans les années 1850, en association avec un autre médecin, il avait ouvert une des meilleures cliniques privées de la région. En tant que membre du Parti conservateur, le Dr. Almon se sentait en symbiose avec la Confédération. Il avait encouragé ses fils à servir, l'un dans le service médical des armées confédérées et l'autre sur deux forceurs de blocus. En outre, il ne lésinait pas sur ses fonds pour aider les personnalités et les prisonniers sudistes qui transitaient par Halifax,

Benjamin Wier, patron de la *Wier and Co.*, brassait l'import-export avec la Nouvelle-Angleterre depuis des années. Cette expérience ainsi que le goût du profit le poussèrent à s'impliquer dans le négoce avec les Confédérés et à leur servir d'agent commercial à Halifax. Malgré ses connexions privilégiées avec les officiers et les représentants du Sud, le nom de Wier n'apparaît nulle part dans la capture du *Chesapeake*. Pourtant, l'extrait d'une lettre qu'il adresse, en janvier 1864, au major Walker suggérerait plutôt le contraire. Le gouvernement confédéré avait envoyé Norman S. Walker à St. George's pour y gérer les fournitures militaires venant de Grande-Bretagne, qui transitaient aux Bermudes avant d'être prises en charge par des forceurs de blocus. Son accréditation auprès des autorités de l'île lui donnait donc la qualité d'agent officiel de son gouvernement.

Pour apprécier les données du courrier échangé entre Walker et Wier, il nous faut revenir au mois d'octobre 1863, quelque deux mois avant que n'éclate l'affaire qui nous occupe. Le lieutenant John Wilkinson de la marine rebelle venait d'arriver à Halifax à bord de son célèbre forceur de blocus *R.E. Lee*. Comme elle pratiquait d'ordinaire avec

¹³ William J. Almon, A.E. Marble in “*Canadian Biography*”, vol. XIII, pp. 16-17 ; *Armageddon, Marquis*, pp. 168-73 ; Benjamin Wier, D. Sutherland in “*Canadian Biography*”, vol. IX, pp. 838-40 ; Alexander Keith, K.G. Pryke in “*Canadian Biography*”, vol. X, pp. 395-96 ; *ORN*, vol. 3 : pp. 535, 544 ; *The Narrative of a Blockade Runner, J.R. Wilkinson, New York 1877* ; *PANS, RG5, Series GP, misc. A, vol. 4 : Petition of A. Keith 20/9/64 ; Canada, Winks*, pp. 251-54 ; *Autobiography of Reverend Nathaniel Gunnison, Gunnison F.N. and Gunnison H.E., New York, 1910 ; Acadian Recorder 3/10/62, 1/11/62 et 16/1/64 ; Halifax Express 15, 16 et 21/4/62 ; Reporter 19/1/64 ; Chronicle 22/12/63 ; Telegraph 24/12/63 ; Novascotian 28/12/63.*

d'autres cargos sudistes, la compagnie Wier se chargea de vendre sur place le coton que contenait le steamer pour procurer au lieutenant Wilkinson les liquidités nécessaires à l'acquisition de matériel militaire. Cette opération, sur laquelle la compagnie Wier préleva évidemment sa dîme, se solda par un crédit de quelques centaines de dollars en faveur du commandant sudiste.

Dans sa note au major Walker, Wier déclare notamment : *“le capitaine Wilkinson m'a laissé 720 dollars pour acheter du charbon et diverses autres choses destinées à sortir le Chesapeake de nos eaux”*. Comme ce propos ne s'inscrivait que dans le cadre d'un échange épistolaire privé entre deux agents financiers de la Confédération, une seule alternative se pose : ou bien Wilkinson et Wier étaient parfaitement au courant des plans de Vernon Locke ou bien Wier utilise cet événement après coup pour justifier le non-remboursement du solde créditeur en sa possession.

Alexander Keith était le dernier larron du trio qui influençait le lobby sudiste de la Nouvelle-Ecosse. Au moment des événements, cet émigrant écossais de 68 ans était l'homme le plus riche de la colonie. Haut dignitaire de la loge locale de franc-maçonnerie, il l'était aussi de Halifax dont il avait occupé le mayorat de 1853 à 1854. Le seul élément qui puisse expliquer son inclination pour le Sud se trouvait peut-être dans sa rage de *“faire toujours plus d'argent”*. En effet, il investit des dizaines de milliers de dollars dans le trafic de marchandises avec les Etats du Sud. En décembre 1863, il possédait notamment le forceur de blocus *Caledonia*.

Revenons-en aux préparatifs précédant le débarquement des trois prisonniers du *USS Ella and Annie*. Afin d'éviter toute manifestation populaire en faveur des détenus, le gouverneur Doyle avait fait déployer des soldats britanniques autour du wharf où George Wade devait débarquer. Il avait du reste recommandé à leurs officiers de n'autoriser que *“les notables et les citoyens décemment vêtus”* à franchir le cordon formé par la troupe.

A l'heure prévue, le shérif Sawyer et une poignée d'officiels s'alignèrent à l'extrémité du wharf tandis que la troupe maintenait en arrière une foule bigarrée avec son cortège de provocateurs. En bonne place, figuraient le consul Gunnison, le secrétaire provincial Tupper et l'adjoint du procureur général. L'attention de la foule se focalisa un moment sur l'arrivée de la frégate *USS Niagara* du commodore T.L. Craven. Ensuite, un canot léger du *USS Dacotah* effectua quelques allers et retours entre les deux bâtiments. Ce bref intermède nautique renforça le suspense qui pesait autour de l'événement. Circulait en effet une rumeur selon laquelle le commodore Craven userait de son rang supérieur pour rejeter ou suspendre les accords passés entre le capitaine du *Dacotah* et les autorités de Halifax.

Le spectacle se faisait attendre et, enfin, une chaloupe contenant les trois prisonniers du *USS Ella and Annie* se dirigea vers le wharf. A peine l'esquif l'a-t-il heurté que l'enseigne de vaisseau chargé de convoyer les détenus grimpe le premier sur le wharf puis leur ôte leurs menottes avant de les présenter au shérif. Sur ces entrefaites, une baleinière propulsée par deux formidables rameurs s'approche insidieusement du wharf. Comme s'il avait prévu la manœuvre, George Wade bondit dans l'embarcation qui décroche promptement de la zone d'apponnement.

- *“Qui est dans cette barque ?”* hurle le shérif.

- *“C'est Wade, c'est Wade !”* s'époumone le consul Gunnison en pointant son index dans sa direction.

La chaloupe américaine se trouve à portée de la baleinière, mais aucun de ses officiers ne souffle le moindre ordre. La surprise ou simplement la crainte de commettre un nouvel impair incite probablement le commandant du *USS Ella and Annie* à ne pas

intervenir. Tandis que la baleinière prenait de la vitesse à grands coups d'avirons, le policier Lewis Hutt fend brutalement la foule. Planté à l'extrémité du wharf, il brandit un colt et rugit : "*Gallagher, arrêtez, je veux cet homme !*" Il ajustait son tir lorsque le Dr. Almon, Alexander Keith et le Dr. Peleg W. Smith, lui bondissent dessus. Les rameurs avaient ralenti sous la menace de l'arme, mais la foule les encourage à repartir : "*Fuyez, fuyez et vous y êtes !*" L'embarcation reprend de la vitesse et, bientôt, les spectateurs la perdent de vue.

Un coup de grain brutal n'aurait pas davantage pétrifié les personnalités britanniques présentes sur les quais. Indépendamment de leur volonté d'observer la plus stricte neutralité, leurs propres concitoyens manifestaient une ouverte hostilité à l'égard des Yankees. Leur effroi en était d'autant plus grand que les acteurs de ce coup d'éclat comptaient parmi les citoyens les plus honorables de Halifax.

CHASSE A L'HOMME

Si le seul prévenu de cette affaire avait réussi à "filer à l'anglaise", l'objet du délit, en l'occurrence le *Chesapeake*, se trouvait toujours en rade à la disposition des pouvoirs publics de Halifax. Dès que les officiers de la douane britannique en eurent pris possession, les trois croiseurs fédéraux levèrent l'ancre. Durant son bref entretien avec le commandant de la flottille américaine, le gouverneur Doyle lui promit d'user de tous les moyens pour traduire les coupables en justice.

N'ayant pas le loisir de rester sur place, l'officier fédéral ne mesure probablement pas aussi bien que le consul Gunnison l'inanité des propos de son interlocuteur. A l'exception des quelques mandats autorisant la saisie de Brain et de ses comparses, les autorités néo-écossaises ne s'activaient guère pour s'en emparer. Elles n'avaient affiché aucune récompense pour leur capture, n'avaient détaché aucune force de police à leur poursuite et aucune troupe ne quadrillait la région.

Assez curieusement, seule la presse locale réagit à l'événement. Certains journaux vilipendent l'attitude de leurs trois honorables concitoyens. D'autres justifient leur intervention en soulignant leur opposition à l'extradition d'un citoyen britannique aux Etats-Unis. Comme pour défier la puissance américaine et ses partisans dans les Provinces Maritimes, Brain ne se cache même pas. Il s'inscrit au Lawrence Hotel de St. John (Nouveau-Brunswick) et, à l'instar d'une célébrité, brille dans des salons privés. Il accorde même au *Morning Star* une interview au cours de laquelle il narre sa version des faits. Quant à la mort de l'ingénieur mécanicien, il l'estime regrettable tout en précisant que ses hommes n'avaient fait que répliquer aux coups de revolvers qu'il avait tiré dans leur direction.

Malgré les contradictions entre sa version et celle de ses victimes, l'épopée de Brain, telle qu'il la relate, poursuit son chemin sans que la presse ou les autorités locales ne la conteste. Cependant, la pression de la diplomatie américaine ne tarde pas à interrompre ses "vacances". Harcelé par Arthur H. Gordon, le consul américain à St. John, le lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick consent enfin à délivrer un mandat d'amener à l'encontre de Brain et de ses complices. Pour des raisons administratives, ce mandat devait être émis à Fredericton (carte 2), ce qui donna largement le temps au prévenu de prendre le large.

Celui-ci ne disparaît nullement dans la nature, il emprunte simplement le chemin de fer jusqu'à Moncton (carte 2). Dans son "*American Conflict*", le journaliste américain Horace Greeley raconte comment le ridicule frappa une fois de plus la police locale. Celle-ci attendait flegmatiquement Brain à la station à laquelle il était censé descendre,

mais une foule de sympathisants forma un écran entre les pandores et leur gibier. De Moncton, Brain n'avait d'autre choix que celui de gagner, par ses propres moyens, le nœud ferroviaire de Truro (carte 2). De là, il pouvait se diriger sur Pictou (carte 2), sur le Cap Breton ou réintégrer Halifax.

Certain que le fugitif renoncerait à se réfugier dans les glaces de la Nouvelle-Ecosse septentrionale, le consul Gunnison souffle à l'oreille du maire de Halifax que leur homme débarquerait dans sa ville le soir du 29 décembre. Le maire expédie deux policiers à Truro pour monter dans le train de Brain et sollicite l'aide d'une force militaire pour ne pas réitérer le grotesque de Moncton. Quand le train s'arrête en gare, le gaillard avait une nouvelle fois pris la clé des champs. Le candide chef de la police apprend alors qu'un homme répondant au signalement de Brain était descendu à la station qui précédait celle de Halifax.

Cette poursuite rocambolesque alimenta la presse qui se lança dans d'innombrables spéculations sur la destination du pirate. Était-il encore en Nouvelle-Ecosse ? Avait-il gagné les Bermudes ou les Bahamas ? Malgré ses longs bras et ses puissantes mâchoires, la justice britannique ne parvint jamais à appréhender le pirate momentanément célèbre. Début 1864, Josh Giddings, le consul des États-Unis pour le Canada oriental, câbla à Washington que Brain résidait à Montréal en compagnie d'autres espions confédérés notoires ayant des ramifications avec les *Knight of the Golden Circle*. Si cette affirmation est fondée, Brain figurait sans doute dans les effectifs du capitaine Thomas Hines de l'armée confédérée. Sur recommandation du major général John H. Morgan, Richmond avait procuré à cet officier les moyens de regrouper et d'armer des prisonniers rebelles évadés au Canada pour y épauler une insurrection des *Copperheads* dans le nord-est des États-Unis.¹⁴

GRIPPAGE DIPLOMATIQUE

Eu égard à leurs "dérapages" respectifs, les gouvernements de la Nouvelle-Ecosse et des États-Unis ne cherchèrent pas à envenimer leurs relations. Par contre, les diatribes de leur presse enflammaient le public et conféraient à cette affaire une importance qui débordait les "Affaires Étrangères" des deux pays. Lincoln lui-même avait envoyé son secrétaire privé, John Hay, auprès du secrétaire d'État Seward pour suivre le développement des événements. Hay le trouva "*très préoccupé par les complications que les pirates du Chesapeake avaient soulevées*" et assez effrayé de "*l'excitation que cette affaire et les machinations des Rebelles au Canada, semblent produire sur le public*".

Quoique la capture du *Chesapeake* ait été une action isolée sans ramification avec les activités sudistes du Canada, le public américain la considérait néanmoins comme la pièce rapportée d'un vaste complot rebelle visant à déstabiliser ses États du nord-est. En effet, il faut savoir que, quelque cinq mois plus tôt, des raiders confédérés avaient loupé leur "casse" sur une banque de Calais, dans le Maine (carte 2 frontière Maine/New Brunswick). L'armée fédérale les soumit alors à un interrogatoire qui révéla l'existence d'un vaste complot visant à la mise à sac de cet État par des forces rebelles. En substance, le général J.H. Morgan avait planifié un grand raid en Ohio avec sa division de cavalerie. De là, ses hommes devaient opérer leur jonction avec les forces

¹⁴ Les *Copperheads* étaient des activistes du Parti démocrate nordiste. Ils étaient opposés à la guerre avec le Sud et prônaient la négociation de la paix entre les deux blocs américains. Leur organisation comprenait les *Knights of the Golden Circle* dont les forces principales se trouvaient en Ohio, en Illinois et en Indiana. *Civil War Dictionary*, M.M. Boatner ; *Confederate Agent*, J.D. Horan, New York 1954, pp. 148-80 ; *Armageddon*, Marquis, pp. 173-75.

insurrectionnelles des *Copperheads* locaux tandis qu'une opération amphibie débarquait 5.000 soldats confédérés sur les rives du Maine. L'avortement de ce projet procéda de l'échec de la campagne de Morgan, elle-même due aux atermoiements des *Copperheads* de l'Indiana. L'absence de cloisonnement entre les agents secrets sudistes et le manque de rigueur qui en découlait en condamnèrent de toute manière l'issue favorable.¹⁵

Dans le même temps, le rapport du gouverneur Doyle incita l'ambassadeur de Grande-Bretagne, à formuler l'opinion suivante à son ministre : "*Je ne pense pas qu'il soit prudent de laisser passer cet incident parce que si nous concédions un pouce de cette matière aux jeunes officiers américains, ils se sentiraient libres d'agir dans des mesures qui nous confronteraient inéluctablement à un lourd contentieux*".¹⁶ Par son silence sur la bavure américaine dans l'île de Sambro, Lyons força habilement le Secrétaire d'Etat Seward à effectuer le premier pas en présentant les excuses de son gouvernement. Seward ne se priva toutefois pas de morigéner le laxisme des autorités néo-écossaises vis-à-vis de Brain et de ses complices. Par une sorte de consensus et malgré une interpellation à la Chambre des représentants à Londres, les deux gouvernements enterrèrent tacitement l'incident.¹⁷

PREMIER COUP DE FILET

James Q. Howard dirigeait le consulat des Etats-Unis à St. John, dans le Nouveau-Brunswick. Le 22 décembre 1863, avant même la recapture du *Chesapeake* à Sambro, il invoque l'article 10 du Traité de Ashburton pour demander l'extradition aux Etats-Unis de Brain, de Locke et des autres membres de leur gang. Ce traité, conclu entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, autorisait les premiers à exiger l'extradition des individus qui avaient commis un acte de piraterie à leurs dépens, mais qui résidaient dans le Royaume-Uni. Toutefois, la décision finale ressortissait au gouvernement du pays sur lequel se tenaient les présumés coupables. Comme le consul Howard ne pouvait effectuer sa démarche qu'auprès des instances de la région où il officiait en tant que consul, il l'adressa au gouverneur du Nouveau-Brunswick, Sir Arthur H. Gordon. Ce dernier ne sachant pas où se terraient les pirates en question ni même s'ils se terraient dans sa province, délivra à tous ses magistrats un mandat les autorisant à appréhender les onze prévenus : J.C. Brain, Locke-Parker, H.A. Parr, H.C. Brooks, D. Collins, R. Clifford, L. Seely, G. Robinson, G. et R. Cox et J. McKinnay. Tous, sauf les trois premiers, étaient originaires du Nouveau-Brunswick et la plupart provenaient du comté de St. John.

A la suite d'une erreur de transcription, le nom de Locke-Parker ne figurait pas sur le mandat en question. De surcroît, le gouverneur A.H. Gordon ignorait que les noms de trois autres membres du gang manquaient sur sa liste : ceux de George Wade, d'un certain MacDonald et de Isaac Treadwell, un résident bien connu de St. John. Le 27 décembre 1863, le chef de la police de St. John arrêta David Collins, le prétendu second lieutenant de Brain ainsi que McKinnay. Le même jour il bouclait Linus Sweely, le seul des prévenus à posséder de lourds antécédents judiciaires.¹⁸

¹⁵ *Confederate Agent, Horan, pp. 148-80 ; Britain and the War for Union, B. Jenkins, vol. II, Montreal 1980, pp. 351-52.*

¹⁶ *Private and Confidential Letters from British Minister to the Foreign Secretary in London, 1844-67, Barnes J. and P., Toronto 1993, p. 339.*

¹⁷ *Armageddon, Marquis, pp. 176-77.*

¹⁸ *Armageddon, Marquis, pp. 179-81 ; PANS, C.O. 188 (NB), vol. 140 ; Confederates Downeast, Smith, p. 27 ; Canada, Winks, pp. 256-57.*

LE PROCES¹⁹

Humphrey T. Gilbert était un ancien avocat que le gouvernement provincial avait nommé juge des affaires correctionnelles. Quoique ses fonctions ne l'habilitaient qu'à juger des petits délinquants, il se trouva confronté non seulement à un dossier complexe ayant des répercussions diplomatiques mais aussi à la première demande d'extradition introduite au Nouveau-Brunswick.

La première audition des inculpés eut lieu le 4 janvier 1864 et elle attira des notabilités qui, d'ordinaire, n'honoraient pas la salle de leur présence. L'affaire qui s'y traitait, à la différence des autres, avait également attiré d'éminents ténors du barreau. L'accusation ne reposait pas entre les mains du ministère public mais entre celles d'un duo d'avocats engagés par le gouvernement américain : Andrew R.W. Wetmore et William H. Tuck. Les avocats John H. Gray et Charles Weldon assuraient la défense des trois inculpés, officiellement pour le compte de la Confédération, mais en réalité aux frais de notables locaux qui ne tenaient pas à donner une excessive publicité à leur inclination pour la cause sudiste.

Pour John Gray, son action s'inscrivait dans une démarche plus idéologique que professionnelle. Issu d'un milieu ultraconservateur, il n'avait pas hésité, dans l'une de ses conférences, à déclarer que la guerre fratricide américaine avait été inévitable et qu'elle aboutirait inéluctablement à la scission de l'Union américaine. En outre, son frère s'était enrôlé dans les troupes du génie de l'armée rebelle et avait péri lors du bombardement de Fort Pillow, en Tennessee.

Le juge Gilbert entama sa première séance par la lecture de l'acte d'accusation qui contenait le témoignage du capitaine I. Willett du *Chesapeake*. Gray réagit aussitôt en contestant la compétence d'un juge du tribunal correctionnel à instruire un procès en piraterie. Il insiste sur cette irrégularité en précisant que la loi britannique exigeait la constitution d'une commission spéciale pour débattre d'un tel crime. Il ajoute ensuite que les charges, telles que le gouverneur Gordon les avait stipulées dans son mandat, étaient trop imprécises pour entrer dans le créneau de l'article 10 du Traité de Ashburton. La défense annonça en outre qu'elle se préparait à citer le gouverneur en justice s'il n'affinait pas, à l'intention de la Cour, les chefs d'accusation qu'il avait notifiés à l'égard des inculpés.

Sans perdre sa verve, Gray assène son dernier argument en soulignant que le mandat dressé contre ses clients stipulait deux charges distinctes : meurtre et piraterie, qui ressortissaient à deux tribunaux différents. Ces deux charges, déclare-t-il, auraient dû faire l'objet de mandats d'amener distincts. Le juge Gilbert admet alors publiquement l'existence d'un doute sur la recevabilité des mandats en question, mais poursuit néanmoins l'instruction du procès.

Durant cette première séance, la Cour cite deux témoins à charge : le capitaine Willett et l'ingénieur en chef James Johnston. Le premier suscite immédiatement la sympathie du public. Très calme, faisant parfois preuve d'humour et ne cherchant pas à désigner les prévenus à la vindicte publique, il raconte sans ambages son histoire. S'il reconnaît que les raiders avaient correctement traité les passagers, il soutient que le meurtre de Orin Schaffer résultait d'une violence exacerbée, exempte de provocation.

¹⁹ *Armageddon, Marquis*, pp. 182-90 ; *Canada, Winks*, p. 257 ; *John H. Gray, C. Wallace in "Canadian Biography"*, vol. XI, pp. 372-76 ; *Pirates or Patriots, C. Rice in "America's Civil War"*, vol. VII-4, 1994, pp. 46-52 ; *ORN vol. 3* : pp. 539-41, 651-60, 703-4 - vol. 4 : pp. 380, 391 - vol. 8 : pp. 126-29, 138-41, 144-48, 774-75, 800 - vol. 15 : p. 810 - vol. 52 : p. 258 ; *British Colonist* 4/2/64 ; *Morning News* 28/12/63 ; *Monitor* 21 et 24/1/64 ; *Chronicle* 7/1 et 4/2/64 ; *Telegraph* 9, 12 et 14/1/64, 2, 11, 16, 25 et 27/2/64, *Reporter* 19/3/64, *News* 7, 9 et 11/63, *N.Y. Times* 7/1, 4, 5 et 13/3/64 ; *St. John Globe* 27/2, 7/3/64 ; *Sun* 26 et 29/2/64 ; *Novascotian* 29/2/64.

Quatre jours plus tard, le 8 janvier 1864, l'accusation produisit son second témoin à charge, l'ingénieur en chef James Johnston. Son témoignage avait d'autant plus d'intérêt que les raiders l'avaient obligé à rester avec eux jusqu'à leur fuite, à Sambro, pour assurer la maintenance de la machinerie. Il décrivit alors toute son aventure.

Les témoignages des trois premières personnes produites par la défense ne visaient qu'à faire accréditer la thèse selon laquelle des officiers confédérés dûment commissionnés avaient mis au point cette opération. Ces trois résidents de la ville de Carleton (Nouveau-Brunswick) avaient assisté à quelques-unes des réunions que Brain et Locke avaient organisées pour recruter leur équipage. Ils certifièrent qu'au cours de celles-ci, les deux hommes leur avaient montré des documents officiels revêtus du sceau de la Confédération et de la signature du président Davis.

Le 30 janvier 1864 apparaît les derniers témoins à décharge : quatre véritables Sudistes dont trois s'étaient échappés d'un camp de prisonniers. Le premier d'entre eux, un médecin, était venu au Canada à la demande de la défense. Il maintient avoir reconnu les signatures du président Davis et du secrétaire à la Guerre sur la lettre de marque de Locke. Quant aux trois évadés, dont un capitaine, il confirment que, dans leur armée, des officiers déléguaient fréquemment une parcelle de leur autorité à des subalternes chargés de missions spécifiques limitées dans le temps.

En revanche, la défense achoppe sur la difficulté de prouver la validité de la lettre de marque de Brain pour le *Chesapeake*. Ce document, Locke l'avait obtenu en bonne et due forme pour le *CSS Retribution*, mais il convenait d'établir que sa cession à Brain, pour un autre navire, ne contenait pas un vice rédhibitoire. Ce point revêtait une importance capitale dans la mesure où il définissait Brain et ses complices comme des pirates ou des corsaires. Seules des pièces authentiques provenant de Richmond pouvaient faire définitivement pencher la balance en faveur des inculpés, mais elles n'arrivèrent jamais.

Si le juge Gilbert considérait favorablement l'extradition des trois hommes, et qu'en cela le gouvernement du Nouveau-Brunswick le soutenait, les Américains ne voyaient guère comment s'y prendre sans commettre de vice de procédure. Des précédents, il n'en manquait pas mais leurs issues diverses exposaient la jurisprudence à toutes les interprétations. Comme s'il voulait influencer l'action judiciaire en cours à Halifax, le *New York Times* du 7 janvier 1864 prédit que si la Nouvelle-Ecosse extradait ses trois inculpés, ceux-ci seraient pendus pour piraterie.

Le verdict du juge Gilbert ne concéda rien à la défense.

Il émit l'opinion que la capture du *Chesapeake* était le fait d'une bande de couards et de criminels. Pour le meurtre de Orin Schaffer, il dénia aux agresseurs tout droit à l'autodéfense puisque celle-ci, par définition, appartenait à l'équipage originel du navire. Il dénonça la régularité de la lettre de marque de Brain et l'autorité de ce dernier à recruter et à commander un équipage pour la Confédération. En bref, tous ses attendus entérinèrent la présomption de piraterie qui pesait sur les trois comparses de Brain. Arguant que la loi britannique et le Traité de Ashburton procuraient à n'importe quel magistrat la compétence d'instruire un crime de piraterie, que l'occurrence dudit crime avait eu lieu à bord d'un navire appartenant aux États-Unis et que ledit bâtiment pouvait être considéré comme une extension du territoire de ces derniers, les inculpés auraient donc à répondre de leurs crimes devant un jury américain.

Dans les instants qui suivirent la sentence, des gardes escortèrent les accusés dans une salle vide et les y laissèrent en attendant que la police élabore un mandat spécifique autorisant leur détention pendant la durée des formalités d'extradition. Sur ces entrefaites, leurs deux avocats, Gray et Weldon, annoncèrent qu'ils s'attelaient à la

relaxation de leurs clients sur base des stipulations de l'Habeas Corpus. Pour ce faire, ils devaient en appeler à la Cour suprême de la province.

Dans sa présomptueuse certitude d'obtenir gain de cause, le département d'Etat américain dépêche le sloop *USS Miami* à St. John pour y prendre livraison de ses futurs justiciables. L'effervescence qui prévalait au Nouveau-Brunswick, durant le procès, ignorait que trois quotidiens virginieniens avaient publié une étrange notice préparant un soudain retour de flammes. Le *District Attorney* P.H. Aylett avait recouru à la presse pour inviter tous ceux qui avaient pris part directement ou indirectement à la capture du *Chesapeake*, à se présenter à Richmond le 22 mars 1864 pour assister à la décision du tribunal des prises qui devait statuer sur celle du *Chesapeake*. Le secrétaire d'Etat confédéré Judah P. Benjamin avait été l'initiateur de cette démarche dès la réception du message que son agent au Bermudes (le major Norman S. Walker) lui avait fait parvenir à ce sujet.

Dans la presse virginienne, la notice en question mentionnait notamment que "*John C. Bruine (sic), Henry A. Parre (sic) et divers autres citoyens de la Confédération*" s'étaient légitimement emparés du steamer, lors d'un acte de guerre. Non seulement le *District Attorney* Aylett affirma que les personnes citées étaient de véritables citoyens sudistes, mais il proclama également que la lettre de marque délivrée à Locke-Parker pour le *CSS Retribution* était authentique et transférable.

L'ATOUT CHANGE DE MAIN²⁰

William J. Ritchie occupait la fonction de juge à la Cour suprême du Nouveau-Brunswick. Son frère, un avocat au barreau de Halifax, avait déjà servi les intérêts de la Confédération. En outre, le juge Ritchie était le beau-frère du Dr. Almon, celui-là même qui avait bloqué le bras d'un policier pour favoriser l'évasion de George Wade lors de sa libération par les Américains. Pour ne rien gâcher, ce juge passait pour le plus habile juriste de sa province.

C'est à lui que s'adressèrent les conseils des trois condamnés pour obtenir un recours contre la décision du juge Gilbert. Ils lui résumèrent en cinq points l'argumentation qu'ils avaient développée et dont la Cour n'avait pas tenu compte :

1. le consul américain qui avait sollicité l'extradition des trois hommes n'avait pas l'autorité requise par le Traité d'Ashburton ;
2. le gouverneur du Nouveau-Brunswick avait mal et insuffisamment formulé le mandat qu'il décerna pour l'arrestation des hommes en question ;
3. la piraterie étant punie par les deux nations concernées, le Nouveau-Brunswick pouvait tout aussi bien juger elle-même ceux qui en étaient accusés sans avoir à les extraditer aux Etats-Unis ;
4. si acte de piraterie il y avait, celui-ci s'était manifesté dans les eaux britanniques ;
5. les prévenus ne pouvaient pas être inculpés pour piraterie s'ils servaient une nation en guerre à laquelle la Grande-Bretagne avait accordé le statut de belligérant.

²⁰ *Armageddon, Marquis*, pp. 190-95 ; *Sir W.J. Ritchie, G. Bale* in "*Canadian Biography*, vol. XII, pp.895-900 ; *Chesapeake : The Case of David Collins and al. on a Charge of Piracy - St. John 1864*, pp. 23-39, 40-52 ; *Judgement of the Honorable Judge Ritchie in the Case of the Capture of the American Steamer Chesapeake - St. John 1864*, passim ; *PANS, C.O. 188 (NB)*, vol. 140, *Gordon to Newcastle 4/1/64* ; *USCD (SJ) Howard to Seward 4,4 et 10/3/64 et 7/7/64* ; *US Foreign Affairs 1864 - pt. 2: Russell to Lyons, 11/3/64* ; *Telegraph 12 et 19/3/64 et 15/3/70* ; *Citizen 24/3/64* ; *Reporter 15/3/64* ; *News 11 et 28/3/64* ; *N.Y. Times 8, 11 et 14/3/64* ; *Freeman 15/3/64* ; *St. John Globe 10 et 16/3/64* ; *Express 16/3/64*.

Le seul point faible de la défense résidait dans son incapacité à établir la validité du transfert de la lettre de marque et, par ce fait même, de prouver que les inculpés étaient des soldats confédérés dans l'exercice de leur fonction.

Durant la matinée du 10 mars 1864, les rues de St. John entrent en ébullition et les suppositions les plus absurdes y circulent. La décision judiciaire qui allait suivre ponctuait la fin d'un long suspense. Dans la salle d'audience se tassait un public anormalement nombreux dans lequel se côtoyaient les notables locaux, les représentants de la presse et les sympathisants du Nord et du Sud.

Une chape de silence musela l'assemblée lorsque le juge Ritchie se leva pour lire ses conclusions. La plupart de ses attendus coïncidaient avec les arguments de la défense. Il observa également que le tribunal correctionnel du juge Gilbert ne possédait pas la compétence voulue pour instruire un crime de piraterie. Il nota cependant que l'appartenance de Brain à la marine confédérée et la validité de sa lettre de marque restaient à démontrer. Le point crucial de cette affaire ressortissait essentiellement à l'autorité britannique dans la mesure où un citoyen de la Couronne avait délivré une lettre de marque à un autre citoyen de la Couronne et ce, sur le sol britannique. Seuls la gravité du juge Ritchie et la solennité des lieux jugulèrent les applaudissements et les cris de joie qui fusaient confusément dans l'assistance. La foule en liesse se rendit sur-le-champ à la prison pour y acclamer la libération des trois convicts.

Les lascars n'en étaient pas pour autant sortis des bras de la justice. Pendant le procès, le gouverneur du Nouveau-Brunswick avait décerné trois nouveaux mandats d'amener dans l'éventualité où le juge Ritchie prononcerait leur relaxation. Ces nouveaux mandats ne stipulaient que l'infraction de ces trois hommes au *Foreign Enlistment Act*. Cette loi britannique punissait en effet ses ressortissants qui s'enrôlaient dans une armée étrangère ou qui trafiquaient avec une puissance belligérante. La démarche ne visait évidemment qu'à calmer la sensibilité politique de leur voisin américain en démontrant que la justice britannique poursuivait son action jusqu'au bout. Pour des motifs qui n'étonnèrent pas le gouverneur du Nouveau-Brunswick, son *Attorney General*, John Mercer, traîna tant et si bien pour rédiger et transmettre les mandats en question, que ceux qu'ils concernaient eurent tout le loisir de se perdre dans les Provinces Maritimes.

La presse nordiste et surtout new-yorkaise aboya une fois de plus. Le *New York Herald* attaque directement le juge Ritchie en l'accusant de s'être laissé influencer par ses liens familiaux et ses opinions politiques. Dans ses colonnes, le *New York Times*, exprime son désappointement mais souligne que le verdict britannique était prévisible. Dans le même temps, le secrétaire d'Etat Seward écrit à l'ambassadeur britannique à Washington (Lord Lyons) que les conclusions du juge Ritchie lui semblaient "*erronées, peu convaincantes et à ce point éloignées des intentions de ceux qui avaient conclu le Traité d'Ashburton*", qu'il se trouvait en droit "*d'espérer que la procédure en cours ne s'arrêtera pas là*".

Dans les organes de presse du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, le ton de leurs colonnes variait évidemment en fonction des sympathies politiques de leurs lecteurs. Un extrait du *Halifax Express* mérite cependant d'être cité : "*Les arguments du juge peuvent être admis selon la lettre mais, socialement et moralement, ils ne sont pas de nature à promouvoir l'entente entre les nations*".

DE LA DISPOSITION DU CHESAPEAKE ²¹

Le cas des raiders ayant été réglé, il restait au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse à statuer sur celui du *Chesapeake*. Le conseil de cette province avait décidé de remettre ce navire à la Cour de sa vice-amirauté parce qu'il avait fait l'objet d'une violation de la souveraineté britannique. Le gouverneur et les membres de son conseil avaient estimé qu'en raison de ce qui s'était passé, restituer directement le *Chesapeake* eût été faire preuve d'un laxisme indigne du gouvernement britannique. Quant à l'assertion selon laquelle des partisans confédérés s'en seraient rendus maîtres pour le compte de leur pays, l'*Attorney General* et le conseiller juridique de la Nouvelle-Ecosse refusèrent d'en délibérer dans la mesure où les parties concernées seraient invitées à faire valoir leurs droits devant la vice-amirauté.

En tant qu'agent commercial du Sud, Benjamin Wier expédia au major Norman Walker tous les documents qu'il possédait à ce sujet. Lequel écrivit au secrétaire d'Etat Judah Benjamin pour lui soumettre l'alternative qui se présentait à son cabinet : ou bien le gouvernement sudiste ne réagissait pas ou bien il soutenait que la capture du *Chesapeake* s'était produite sous son autorité. Quoique désavouant les méthodes de Brain, Walker pensait qu'une réaction de Richmond laverait définitivement Locke et son parti de l'accusation de piraterie qui les poursuivait encore. Pour étoffer son dossier, il envoya à Benjamin le récit complet des événements, tel que l'avait rédigé Henry Parr et tel que Wier le lui avait transmis.

Un avocat de Halifax avait convaincu Parr que s'il parvenait à prouver l'authenticité de sa commission et de celle de Brain, la validité de la lettre de marque de Locke et la nationalité sudiste de leurs comparses, Richmond se serait trouvé légalement en position de faire valoir ses droits sur le bâtiment et sur sa cargaison. L'avocat en question, J.W. Ritchie, était également le frère du juge qui s'était prononcé en faveur des raiders. Il attira aussi l'attention de Parr sur le fait que la validation de ces documents soulagerait définitivement tous ses hommes de l'accusation de piraterie.

En attendant le jugement de sa vice-amirauté sur le cas du *Chesapeake*, le gouverneur de la Nouvelle-Ecosse envoya deux de ses officiers dans le sud de sa province pour y récupérer tout ou partie du fret que les Rebelles avaient abandonné ou négocié sur place. Il convenait en effet qu'il ne soit pas pris en défaut de négligence durant l'affrontement des parties lors de l'attribution définitive du navire par l'amirauté britannique. Pour éviter de nous perdre dans une comptabilité confuse, considérons que les deux officiers en question récupérèrent, par rachat ou par réquisition, la majeure partie de la cargaison initiale du *Chesapeake*.

La vice-amirauté choisit l'*Attorney General* William Johnston pour assumer la fonction d'avocat général ou de procureur de la Couronne. Dans le milieu étroit de la magistrature des Provinces Maritimes, ce Johnston était aussi lié au Dr. Almon que l'était le juge Ritchie. Comme les membres de ce cercle restreint partageaient d'ordinaire des convictions politiques et sociales assez conservatrices, la majorité d'entre eux considérait la cause sudiste avec sympathie. Néanmoins, l'avocat général William Johnston exprima clairement la difficulté qu'il ressentait à présenter l'affaire au juge Alexander Stewart parce que, sous le label de prise de guerre, elle avait toutes les

²¹ *Armageddon, Marquis*, pp.195-200 ; *PANS, RG1*, vol. 127 *Lyons to Russell* 8/1/64, *Dole to Lyons* 23/12/63, 6/1/64, *Doyle to Newcastle* 17/3/64 et 26/12/63 - RG 40, *Court Vice-Admiralty*, vol. 23, 1864 "*Chesapeake*" ; *USCD (Halifax) Jackson to Seward*, 15/1 et 4/2/64 ; *ORN* vol. 3 : pp. 542-44, 556-60 ; *Canada, Winks*, pp. 259-60 ; *J.W. Ritchie, McKinnon*, pp. 754-55 ; *N.Y. Times* 1 et 10/1, 7/2, 6 et 18/3/64 ; *Novascotian* 18/1/64 ; *Express* 8/1 et 18/3/64 ; *Reporter* 14/1, 11 et 18/2, 12 et 19/3/64 ; *Chronicle* 12/1 et 1/2/64 ; *Sun* 12 et 15/1/64.

caractéristiques d'un acte de piraterie. Il déclara donc qu'il vaudrait mieux restituer directement le *Chesapeake* à son propriétaire pour ne pas avoir à supporter les frais inhérents à une procédure légale. Cette vue pragmatique n'entraîne pas dans celle des autorités coloniales qui souhaitaient donner une leçon aux Américains pour avoir osé violer leurs eaux territoriales.

Le propriétaire du *Chesapeake*, H.B. Cromwell de New York, s'était fait représenter par son conseil, l'avocat W.A.D. Morse. Celui-ci avait déjà défendu les revendications du consul fédéral de Halifax lors du précédent procès. Vraisemblablement sollicité par le clan Almon, l'avocat John W. Ritchie assumait la défense des prétentions confédérées sur le navire.

Dès la première séance, le juge Alexander Stewart dénia carrément aux pseudo-représentants du gouvernement rebelle de revendiquer quoi que ce soit parce que les agresseurs du *Chesapeake* avaient transgressé les règlements maritimes britanniques. La défense, en la personne de l'avocat J.W. Ritchie, répliqua que la guerre de course restait ouverte aux belligérants qui n'avaient pas ratifié la Déclaration de Paris de 1851 et que le droit maritime les autorisait à se rendre dans un port neutre pour s'y ravitailler en combustible. Il illustra son propos en citant le cas du *CSS Sumter* qui se réfugia sous les canons anglais de Gibraltar pour relâcher dans un port ami. L'avocat entreprit alors de développer une argumentation visant à prouver que Locke-Parker et Parr étaient des officiers dûment commissionnés de la marine rebelle. En fait, il cherchait surtout à se donner le temps d'obtenir de Richmond les documents validant le statut de Locke et de Parr.

Néanmoins, le juge Stewart persistait à affirmer qu'aucune cour britannique ne considérerait le *Chesapeake* comme une prise légale confédérée. Une prise de position aussi péremptoire de la part d'un juge de la vice-amirauté surprit l'assemblée parce qu'elle survenait avant même qu'il ait confronté les arguments des parties. Alors, la défense répliqua aussi sec que, dans cette hypothèse, aucune cour britannique n'oserait restituer le bâtiment à son propriétaire original.

Le 13 janvier, dès le début de la session suivante, le juge Stewart lut une longue déclaration dans laquelle il expliqua qu'il avait fondé ses précédentes remarques sur des faits avérés qu'il résuma comme suit :

- le dessaisissement de la Grande-Bretagne de toute autorité sur le *Chesapeake* eût été offensant pour la Couronne ;
- la restitution du navire à son propriétaire original ne correspondait pas à une faveur mais à "*un acte de justice vis-à-vis de la dignité de la Couronne (...) qui, en punissant les coupables, prévient les autres de ne pas réitérer une telle action*" ;
- au lieu de défendre leurs prétendus droits sur le navire, les raiders avaient fui la justice qui n'avait toujours pas éteint l'action dont ils étaient l'objet.

Ce revirement notable de la justice britannique en faveur du Nord ne déplut pas au secrétaire d'Etat Seward. Il conseilla aux propriétaires du *Chesapeake* de ne pas insister davantage et de payer les frais de justice pour rentrer au plus vite en possession de leur bien. Le coût de cette dépense s'avérait en effet dérisoire par rapport à la valeur du bien récupéré.

L'arrivée de la canonnière *USS Miami* rasséra le capitaine Willett et surtout lui procura la main-d'œuvre nécessaire pour faire charger à bord du *Chesapeake* toute sa cargaison qui reposait dans un entrepôt du port. Le 19 mars 1864, les deux bâtiments quittèrent de concert Halifax pour marcher en toute quiétude sur Portland (Maine).

LA MISSION DU PROFESSEUR HOLCOMBE ²²

Le 15 février 1864, le jour même où le juge Stewart donnait gain de cause aux demandeurs nordistes, le secrétaire d'Etat confédéré Judah Benjamin confiait au professeur James P. Holcombe une mission délicate dans les Provinces Maritimes.

Holcombe avait publié quelques ouvrages de droit et l'enseignait à l'Université de Virginie. Benjamin lui délivra, à l'intention du gouverneur de la Nouvelle-Ecosse, une lettre accréditive expliquant que le but de sa présence sur place était de récupérer le *Chesapeake* au nom de la Confédération. Si le gouverneur Doyle se déclarait non habilité à reconnaître le statut officiel de ce représentant de Richmond, Holcombe devait alors se tourner vers le gouverneur général des Provinces britanniques d'Amérique du Nord, le vicomte Charles S. Monck. L'objectif était de défendre la position du gouvernement confédéré selon laquelle seule la Cour de l'amirauté sudiste avait la compétence de statuer sur le cas du *Chesapeake*.

Si Holcombe réussissait cet exploit juridique, il avait carte blanche pour recruter un commandant, un équipage et se procurer du charbon. Le cas échéant, il devait "*donner la préférence aux officiers qui avaient capturé le navire*". Dans le cas contraire, ses instructions l'enjoignaient d'engager un avocat-conseil local pour introduire un recours auprès de la vice-amirauté de la Nouvelle-Ecosse. Si le gouvernement de l'île accusait une fin de non-recevoir à cette démarche, Holcombe devait lui faire savoir publiquement qu'il "*tenait la Grande-Bretagne responsable de la totalité du bien capturé et insisterait sur l'obtention d'indemnités*". C'eût été un véritable sabotage des relations diplomatiques entre Londres et Richmond si la vanité outragée du paon qui occupait la présidence confédérée n'avait pas déjà brisé tous les ponts par la lettre incendiaire qu'en avril de la même année, il adressa personnellement au ministre des Affaires Etrangères britanniques.²³

Au cours des discussions que les membres du cabinet confédéré échangèrent à ce propos, le secrétaire d'Etat Benjamin admit que toutes ses informations n'étaient pas vraiment fiables et qu'il ne connaissait rien des dernières péripéties de cette affaire. Il eût donc été intéressant de découvrir les réactions de Londres vis-à-vis de l'action juridique de Holcombe si le cargo de ce dernier n'était pas arrivé après la fin de la pièce. Il avait eu un long périple à effectuer : d'abord sur le forceur de blocus *Caledonia* jusqu'aux Bermudes et, de là, à bord du steamer anglais *Alpha* jusqu'à Halifax. Holcombe n'entra en rade de Halifax que le 23 mars, c'est-à-dire quatre jours après le départ du *Chesapeake*.

Dans son premier rapport à Benjamin, il relate seulement les attendus du jugement et la restitution du *Chesapeake* à son propriétaire. Il déplore la procédure adoptée par la justice locale, mais se réjouit de la liberté dont jouissent les anciens raiders. Considérant l'ensemble du débat, notamment le fait que la plupart de ceux-ci n'étaient ni des citoyens ni des officiers du Sud et que, de surcroît, le transfert de la lettre de marque du *CSS Retribution* sur le *Chesapeake* n'était pas légalement défendable, Holcombe conseilla aux membres de son gouvernement de ne pas s'égarer dans un contentieux juridico-politique perdu d'avance.

Benjamin entérina donc son avis de ne pas poursuivre l'affaire. Le président Davis émit du reste une proclamation dans laquelle son gouvernement se démarquait de ceux qui avaient capturé le *Chesapeake* et condamnait "*toute tentative d'organiser sur un sol*

²² ORN vol. 3 : pp. 544-50, 554-56 ; *Confederate Agent, Horan*, pp. 81-88 ; *Confederate Operations in Canada and the North*, O. Kinchen, Christopher 1970, pp. 47-48, 92-93.

²³ *Jefferson Davis, Tragic Hero*, H. Strobe, New York 1964, pp. 25-28.

neutre des expéditions comprenant des citoyens neutres et ayant pour objectifs d'attaquer les Etats-Unis".

EPILOGUE : L'AFFAIRE DU ROANOKE

L'issue que le gouvernement britannique avait réservée à l'affaire du *Chesapeake*, avec l'approbation tacite de Richmond, aurait normalement dû inciter les acteurs de ce triste fait naval à adopter un profil bas et à se dissoudre dans la vie quotidienne. Les faits nous démontrent le contraire. Ils révèlent surtout que certains individus n'usent du patriotisme que pour atteindre la célébrité.

John Brain et Henry Parr semblent n'avoir tenu aucunement compte de la leçon qui venait de leur être infligée, mais sans doute souffraient-ils de l'anonymat dans lequel les lendemains du *Chesapeake* les avaient relégués. Ces deux *has been* complotèrent donc un nouveau raid sur la marine fédérale. Cette fois, Brain avait eu la précaution de se faire "décrocher" une commission de *Acting Master* au département de la marine confédérée. En réalité, fort de sa récente notoriété, il avait obtenu une entrevue avec le secrétaire à la Marine, Stephen R. Mallory, pour le convaincre de lui délivrer une commission dans le cadre de son nouveau plan. Brain envisageait en effet de s'emparer d'un steamer de commerce yankee pour le convertir en corsaire. Comprenant que son interlocuteur comptait opérer dans le port de New York, Mallory accède à sa requête tout en la soumettant à l'obligation de respecter strictement les droits des neutres. Ses instructions étaient donc précises : interdiction d'organiser une expédition ailleurs que sur le sol de l'ennemi.

Malgré les assurances qu'il prodigue à Mallory, Brain part aussitôt pour Cuba où mouillait sa cible : le *Roanoke*, un vapeur de 1.000 tonnes gréé en brick et équipé de deux machines. Son propriétaire était la *New York and Virginia Steamship Co.*

Charles J. Helm avait débarqué à La Havane en octobre 1861. Son statut de consul des Etats confédérés lui procurait le pouvoir de conclure des marchés pour l'armée et la marine. Sa tâche consistait également à gérer les stocks de marchandises provenant de Grande-Bretagne, entreposés sur place en attendant d'être embarqués sur des forceurs de blocus.

Dès son arrivée dans la capitale cubaine, Brain se présente à Helm, exhibe les papiers signés par Mallory et soutient qu'il avait débattu de son projet avec le président en personne. Brain lui raconte alors qu'il se proposait de capturer l'un des steamers qui faisaient la navette entre Cuba et New York. Pour ce faire, il s'était d'abord rendu aux Bahamas où il avait acheté un schooner avec lequel il avait relâché à Nassau (Bahamas) en attendant de gagner Matanzas, un port au nord-ouest de Cuba. Brain prétendit aussi que son gouvernement l'avait muni de 3.000 dollars et que l'agent confédéré à Nassau (Louis Heyliger) lui en avait alloué 1.000 de plus. Brain affirme à Helm que, malgré ce pactole, il lui manquait 1.500 dollars pour recruter un équipage et se procurer les armes et le matériel nécessaires.

Helm avait la réputation d'être peu commode. Comme le programme de cet *Acting Master* sorti de nulle part violait carrément la neutralité de l'Espagne, il refusa de lui avancer le moindre penny et justifia sa décision dans un rapport détaillé au secrétaire à la Marine. Il lui expliqua notamment qu'un incident diplomatique avec Cuba mettrait en péril sa bienveillante neutralité à l'égard des Rebelles et, par la même occasion, menacerait le transit des fournitures vers les ports confédérés. En outre, Helm émit un sérieux doute sur la faisabilité de la capture du *Roanoke*. Depuis l'affaire du *Chesapeake*, les Yankees se méfiaient et ils exigeaient que les passeports de leurs

passagers soient visés par leur consul à La Havane. Quant aux ressortissants des Etats du Sud, ils étaient soumis à un interrogatoire en règle avant d'être contraints de jurer fidélité à l'Union américaine. Une dizaine d'Américains abordant ensemble le *Roanoke*, objecta Helm, soulèveraient immédiatement la suspicion.

Brain comprit qu'il ne servait à rien d'insister et son caractère retors prit la tangente. Après un délai raisonnable, il convainc Helm qu'il renonçait à son projet, mais que les Sudistes qui l'accompagnaient désiraient rentrer chez eux. Helm consent alors à payer le prix de leur traversée jusqu'à New York. En lieu et place de ces prétendus volontaires, Brain recrute huit ou neuf ruffians cubains qui traînaient sur les docks. Il avait enfin trouvé le moyen de s'infiltrer sur le *Roanoke*.²⁴

Le bâtiment appareilla de La Havane le 29 septembre 1864 avec une poignée de marins locaux et une quarantaine de passagers comprenant les truands cubains de Brain. D'après son commandant, le capitaine Drew, des passagers retardataires arrivaient fréquemment en canots pour rejoindre son bord tandis qu'il sortait du port. Pour autant que leur passeport fût en règle, ils grimpaient sur le pont et y réglèrent sur-le-champ le coût du voyage. Brain et trois complices montèrent ainsi sur le bâtiment. Le capitaine Drew et ses officiers étaient armés parce que les docks de La Havane véhiculaient la rumeur selon laquelle ils seraient attaqués. Quoique Brain fût le seul à posséder un passeport, le commissaire de bord inscrivit tout de même les quatre lascars. Par insouciance, le capitaine et ses officiers se retirèrent dans leurs quartiers sans laisser des hommes armés en faction.

Brain s'empara du navire aussi brutalement que du *Chesapeake*. Ses mercenaires abattent le charpentier du bord parce qu'il tentait de se saisir d'une hache et blessent grièvement l'ingénieur mécanicien. Trois hommes dirigeaient la bande : Brain, Parr et un inconnu. Non seulement leur prise avait les qualités d'un forceur de blocus potentiel mais, surtout, le coffre de son commandant contenait plusieurs milliers de dollars en or et en coupures. De Cuba, Brain gouverne tranquillement sa prise jusqu'aux Bermudes. Le 4 octobre 1864, avec l'aide d'un bateau-pilote racolé au large de l'île, le *Roanoke* met en panne près de Five Fathom Hole à l'est du port de St. George's. Un canot déborde du navire et pousse aussitôt vers le port. Brain est à son bord et il entend bien requérir la coopération de l'agent confédéré sur place, le major Norman Walker. Il se révèle apparemment convaincant car, le lendemain, Brain réintègre son bâtiment avec quatre ou cinq nouvelles recrues.

Pour éviter les questions de la capitainerie du port, Brain fait lever l'ancre et ne regagne son mouillage qu'en fin de journée. Aux environs de minuit, d'autres individus ramés montent encore à bord. Dans l'après-midi du 6 octobre, le *Roanoke* stoppe ses machines pour se mettre à couple du brick *Village Girl* qui les attendait, à huit ou dix milles nautiques de la côte, avec de l'approvisionnement et un chargement de charbon. Les quarante bonshommes embauchés pour transférer le charbon dans les soutes du *Roanoke* œuvrent jusqu'au lendemain pour ne les remplir que de quinze tonnes. Sur ces entrefaites, le brigantin *Mathilde* pointe son nez et Brain annonce à ses prisonniers que le voilier les débarquerait à Halifax.

Subodorant que le *Roanoke* avait été victime d'un nouvel acte de piraterie, ses propriétaires signalent sa disparition à l'amirauté américaine. Celle-ci transmet alors le signalement du vapeur à toutes ses unités en service dans l'Atlantique Nord. Entre-temps, le *Mathilde* avait débarqué ses passagers aux Bermudes puis avait pris le cap de

²⁴ *Armageddon, Marquis*, pp. 255-57 ; *PANS, C.O. 188 (NB)*, vol. 140 : *Gordon to Newcastle 4/1/64* ; *Telegraph 12 et 19/3/64* ; *reporter 15/3/64*.

Halifax. Dans le même temps, l'amirauté fédérale apprenait, par son consul aux Bermudes, qu'un vaisseau confédéré essayait de se réapprovisionner en charbon dans les eaux territoriales britanniques. Le sort du *Roanoke* cessa de faire l'objet de suppositions lorsque son commandant et son commissaire de bord se présentèrent à la police maritime de St. George's pour y relater leur mésaventure.

Le magistrat chargé d'instruire leur plainte décerna aussitôt des mandats d'amener à l'encontre de Brain et de ses acolytes qui, faute de combustible, erraient encore sur la côte bermudienne. Le 9 octobre, apprenant l'imminence de son arrestation, Brain ordonne à ses hommes d'incendier le *Roanoke*. Après en avoir pillé la cargaison, les raiders essayent de se disperser dans l'île, mais la police en interpelle treize dès le lendemain. Trois de ceux-ci portaient un uniforme confédéré.

Le shérif les incarcère immédiatement. Pour prévenir toute manifestation en leur faveur, le gouverneur des Bermudes requiert la présence de fusiliers marins du *HMS Steady* aux abords du palais de justice. Malgré sa réaction draconienne, le gouverneur doute tout de même de la validité de la requête en extradition que le consul américain vient de lui formuler. S'il était incontestable que Brain et son parti avaient violé le *Foreign Enlistment Act* britannique, ceux-ci pouvaient-ils être légitimement convaincus de piraterie ? A l'issue de trois jours d'investigations, la Cour acquitta les prévenus de la charge de piraterie, principalement parce que la commission d'*Acting Master* de Brain était authentique.

Washington digéra mal ce second affront des autorités britanniques, mais le raid sur St. Albans (carte 1, à l'est du Lac Champlain) dilua son attention ainsi que celle du public américain. Le 19 octobre 1864, en effet, une vingtaine de soldats rebelles en civil venant du Canada dévalisèrent les banques de cette petite localité du Vermont. Leur coup de main réussi, ils regagnèrent le Canada dont la frontière était toute proche. La justice canadienne en appréhenda quelques-uns et, après un procès très médiatisé, les relaxa parce qu'ils n'étaient coupables d'aucun délit sur le sol canadien. Elle émit l'opinion que leur action au Vermont s'inscrivait effectivement dans le cadre d'une opération militaire entre deux belligérants.

Ce n'était qu'un piètre succès de prestige pour une Confédération qui partait en quenouille, fin 1864. La réélection de Lincoln et la déliquescence des armées rebelles achevèrent de convaincre les plus virulents partisans du Sud, dans les Provinces Maritimes, de l'imminence de la débâcle confédérée.

Fin 1864 et début 1865, la polémique relative à la fusion des Provinces Maritimes dans une vaste confédération canadienne (qui verra le jour en 1867), inquiétait beaucoup d'anciens "coloniaux" du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Le *New York Daily News* nota que, par un étrange paradoxe, "même ceux qui épousèrent chaudement la cause sudiste envisagent maintenant avec bienveillance leur (éventuelle) annexion aux Etats-Unis parce qu'ils considèrent que cette nation soutient bien ses citoyens et qu'il émane d'elle une image prestigieuse".²⁵



²⁵ *Armageddon, Marquis*, pp. 257-61 ; *USCD (SJ): Howard to Seward*, 3, 4 et 10/3 et 7/7/64 ; *US Foreign Affairs*, 1864 pt. 2 : *Russell to Lyons* 11/3/64 ; *PANS, RG1*, vol. 127 : *Doyle to Lyons et inversément* : 23 et 26/12/63, 6/1 et 17/3/64 ; *N.Y. Times* 1 et 10/1/64, 8, 11 et 14/3/64 ; *Telegraph* 12 et 15/3/64 ; *Freeman* 15/3/64 ; *St. John Globe* 10 et 16/3/64 ; *Express* 16/3/64 ; *Novascotian* 18/1/64 ; *Reporter* 14/1 et 11/2/64 ; *Sun* 15/1/64 ; *Chronicle* 12/1/64.