

FICHE DOCUMENTAIRE IFM n° 7/12

Objet : L'odyssée de l'Alabama, frégate corsaire des Etats confédérés américains

En octobre 1984, le sonar du chasseur de mines « Circé » de la Marine nationale détecte par 60 mètres de fond, environ 7 milles nautiques au large des passes d'entrée du port de Cherbourg, une épave non répertoriée dans le secteur présumé du naufrage le 19 juin 1864 de la frégate¹ confédérée américaine CSS « Alabama ». Le navire a coulé à l'issue d'un combat fratricide qui l'a opposé à la frégate¹ américaine USS « Kearsarge » de la Marine de l'Union.

Vous l'aurez compris, nous sommes, à l'époque, en pleine guerre de Sécession et cet affrontement historique, qui s'est déroulé bien loin du théâtre américain des combats, à proximité immédiate du port militaire de Cherbourg, mérite que l'on s'y arrête quelques instants.

La guerre de sécession

Cette guerre, généralement appelée « the Civil War » aux Etats-Unis, est une guerre civile qui s'est déroulée de 1861 à 1865 entre les Etats-Unis de « l'Union », qui rassemble tous les états abolitionnistes et 5 états frontaliers du Sud esclavagistes, présidés par Abraham Lincoln et les Etats Confédérés d'Amérique, qui rassemblent les 11 états du Sud qui ont fait sécession des Etats-Unis, dirigés par Jefferson Davis. Lincoln est opposé à l'esclavage dans les états détenus par les Etats-Unis et sa victoire à l'élection de 1860 a entraîné une première sécession de 7 états du Sud.



Les États-Unis lors de la guerre de Sécession.

En **bleu** les États de l'Union ; en **bleu clair**, les États de l'Union où l'esclavage était autorisé. En **rouge**, les États confédérés. En **blanc**, les territoires qui n'étaient pas encore des États, la plupart sous le contrôle de l'Union.

Les hostilités commencent le 12 avril 1861, avec l'attaque par les forces confédérées de Fort Sumter, dans la baie de Charleston en Caroline du Sud, que les soldats nordistes ont refusé d'évacuer. Lincoln répond en mobilisant une armée de volontaires dans chaque État, ce qui conduit à la sécession de 4 États esclavagistes sudistes supplémentaires. Dès 1861, l'Union s'assure du contrôle de la frontière des États sécessionnistes et établit un blocus naval, tandis que les deux camps renforcent leurs armées et leurs ressources.

Les marines en présence

La marine du Nord avait été conçue à l'origine pour tenir tête à son ancien ennemi, la Grande-Bretagne. Bien que d'une taille moyenne au début des hostilités, avec seulement 90 navires à voiles et à vapeur, elle se développe rapidement et compte 386 bateaux portant 3.027 canons fin 1862. Elle assume ses missions de blocus et de soutien aux forces terrestres de façon satisfaisante.

La marine du Sud, composée essentiellement de navires ravitailleurs rapides pour tromper le blocus, ne dispose que de très peu de navires de guerre, essentiellement des cuirassés, et un sous-marin. C'est d'ailleurs au cours de cette guerre qu'eurent lieu les premiers combats de cuirassés avec le Monitor contre le Merrimack et que le sous-marin, le « Hunley », fut utilisé par le Sud. Les cuirassés sudistes coulèrent ou endommagèrent 28 navires nordistes.

L'Alabama

Destiné à la guerre de course, ce sloop est construit en secret en 1862 par le chantier naval britannique John Laird Sons & Company, à Birkenhead sur la Mersey au nord-ouest de l'Angleterre, malgré les protestations répétées de l'Union auprès du Premier Ministre britannique, Lord Palmerston.



Maquette du sloop de guerre « Alabama » (Genève)

Camouflé en bateau de commerce non armé pour contourner les dispositions du « British Neutrality Act » et du « Foreign Enlistment Act » interdisant de fournir de l'armement aux belligérants, le navire, baptisé *Enrica*, est lancé très discrètement le 28 juillet 1862. Puis il appareille pour Terceira, une île de l'archipel des Açores, armé par un équipage civil.

Le capitaine de vaisseau Raphaël Semmes et plusieurs de ses officiers, qui ont dû quitter leur navire corsaire *CSS Sumter* en février 1862, après son immobilisation dans le port de Gibraltar où il cherchait à effectuer des réparations indispensables, ont rejoint la Grande-Bretagne.

Semmes et ses officiers embarquent à Liverpool le 5 août 1862, à bord du vapeur Bahama, et arrivent à Terceira le 28 août 1862.



Le capitaine de vaisseau Raphaël Semmes (1809-1877)

Avec un équipage de 83 marins, la plupart britanniques, ils arment alors l'*Enrica* et en supervisent l'approvisionnement et l'armement. Ils font notamment stocker à bord 350 tonnes de charbon amenés par l'*Agrippine*, qui sera leur futur bateau ravitailleur. L'armement lourd, fabriqué en Grande-Bretagne, est alors embarqué : 6 canons lisses de 32 livres (destinés au tir latéral) et 2 autres canons plus gros montés sur affût pivotant. Les deux canons pivotants sont placés à peu près au centre du bateau : un Blakely à canon rayé de 7 pouces de diamètre (tirant des projectiles de 100 livres) devant le grand-mât et un gros 8 pouces à canon lisse derrière le grand-mât.

L'*Alabama*, dont la coque est en bois de chêne, est long de 66 mètres et large de près de 10. Il est propulsé, en plus de ses voiles (trois voiles basses à corne et des voiles hautes carrées classiques), par une machine à vapeur John Laird Sons & Co. de 300 CV actionnant une hélice Griffiths en laiton, à deux pales. Les 350 tonnes de charbon en soute lui assurent une autonomie de 10 jours à la vapeur. Sous voiles seules, avec hélice relevée et cheminée escamotée, l'*Alabama* atteint 10 nœuds. Sous voile et avec hélice, il dépasse 13 nœuds. Et la devise du futur raider est à elle seule tout un programme pour un corsaire : « Aide toi, le ciel t'aidera ».

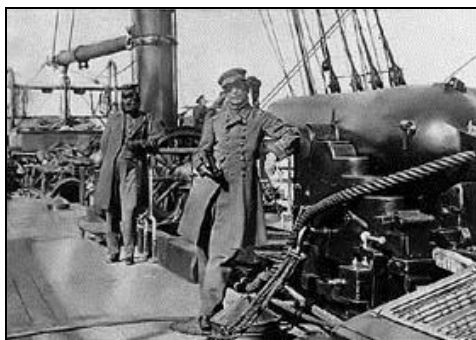
La guerre de course

En Atlantique nord

Dès la fin de l'été 1862, l'*Alabama* effectue ses premières prises au large des Açores où il met à mal la flotte des baleiniers nordistes opérant dans les eaux de l'archipel. Tout en restant sur la route des navires de commerce qui transitent entre l'Europe et l'Amérique, il quadrille la zone de chasse aux cétacés. Les dégâts causés lors du premier raid de l'*Alabama* sont évalués à environ 230.000 US \$, soit grosso modo son prix d'achat...

Puis le corsaire traverse l'océan Atlantique et longe les côtes de Nouvelle-Angleterre et de Terre-Neuve. Dans le courant du mois d'octobre 1862 il détruit plusieurs navires et acquiert sa

réputation de « bateau-fantôme » insaisissable. Puis il descend vers les Bermudes et les côtes de Virginie et brûle 9 paquebots et navires de commerce.



Raphaël Semmes à bord de l'Alabama à Cap Town

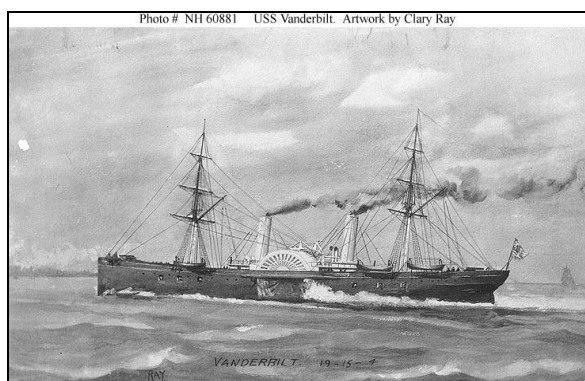
En Mer des Antilles et dans le Golfe du Mexique

L'Alabama continue sa descente vers le sud, et arrive en décembre 1862 aux Antilles, après avoir évité la frégate de l'Union USS San Jacinto et l'énorme croiseur USS Vanderbilt, envoyés tous deux à sa poursuite après le raid du CSS Alabama le long des côtes de Nouvelle-Angleterre. Poursuivant sa route vers l'ouest il entre dans le golfe du Mexique courant janvier 1863 pour aider l'État du Texas aux prises avec l'armée d'invasion du major-général Nathaniel Prentice Banks.

C'est dans le golfe du Mexique, au soir du 11 janvier 1863, au large du port de Galveston (Texas), que l'Alabama connaît son premier combat naval contre un navire de guerre, le vapeur à aubes unioniste USS Hatteras, un « gunboat » (canonnière) de taille presque égale (64 m de long et 1.126 tonneaux), mais armé de 5 canons seulement. S'étant présenté comme un navire de commerce britannique, l'Alabama ouvre le feu à courte portée et le Hatteras, très gravement atteint par les gros canons de l'Alabama, prend feu et commence à couler. Son capitaine demande assistance aux chaloupes de l'Alabama. Les prisonniers nordistes seront débarqués en Jamaïque puis libérés sur parole.

En Atlantique sud jusqu'au Cap

L'Alabama continue vers le sud et de février à juillet 1863 il écume les côtes brésiliennes. Il y réalise le raid le plus fructueux de toutes ses campagnes : 29 prises. Impressionné par les lignes et les qualités manœuvrières d'une de ses prises, le trois-mâts-barque Conrad, le commandant Semmes décide de le conserver comme navire auxiliaire et le rebaptise CSS Tuscaloosa.



Puis il traverse l'Atlantique d'ouest en est, et longe les côtes africaines du nord au sud. Aidé de son auxiliaire le Tuscaloosa, il continue à harceler les navires de commerce de l'Union, tout en jouant avec succès à cache-cache avec le croiseur USS Vanderbilt. Début août 1863, après avoir constaté l'absence de navire unioniste dans la baie de la Table, l'Alabama fait escale au Cap, pour y effectuer les réparations et les réapprovisionnements dont il a grand besoin après 11 mois de mer sans interruption.

En Océan Indien jusqu'à la Mer de Chine méridionale

Fin septembre 1863, l'Alabama quitte Le Cap et fait route en Océan Indien vers l'Asie du sud-est. Informé par deux bateaux anglais, il apprend que l'USS Wyoming l'attend dans le détroit de la Sonde, mais ils ne se rencontrent pas. Courant novembre 1863, en moins d'une semaine, il détruit 3 navires de commerce unionistes. Il remonte alors vers le nord à travers la mer de Chine méridionale, et arrive le 2 décembre 1863 à Poulo Condor, où il s'embusque quelque temps, avant de s'arrêter à proximité de Singapour. Là, le reporter du journal local, le Straits Time, invité à visiter le CSS Alabama, rédige un article dans lequel il dit avoir été frappé « *par l'allure de bateau de course du CSS Alabama : coque fine et basse sur l'eau, gigantesques voiles basses (non pas carrées, mais auriques), cheminée basse et de plus escamotable, comme l'hélice* » et « *la propreté et l'ordre qui règnent à bord [qui] n'ont d'égaux que la courtoisie des marins...* ».

Le CSS Alabama arrive le 24 décembre 1863 dans le détroit de Malacca. Il arraisonne et détruit encore trois navires marchands et, après avoir veillé à ce que les équipages prisonniers arrivent sains et saufs sur l'île de Sumatra, Semmes décide de faire demi-tour et de repartir vers l'ouest.



En Atlantique du Cap de Bonne Espérance à la Manche

L'Alabama franchit le Cap de Bonne-Espérance et remonte vers l'Europe, pour effectuer en France les réparations indispensables.

Les navires de guerre unionistes sont tous à la recherche de l'Alabama, le corsaire introuvable. Parmi eux l'USS Kearsarge, une frégate de son tonnage et de sa force, basée à Gibraltar qui patrouille entre les îles Canaries, les Açores et la Grande-Bretagne. Mais le CSS Alabama déjoue les recherches, embouque la Manche et arrive sans encombre dans le port de Cherbourg, où il pénètre le 11 juin 1864 et demande l'autorisation d'entrer en cale sèche pour effectuer les réparations dont il a absolument besoin après un aussi long périple.

Le bilan

En 7 campagnes sur les mers du globe, l'Alabama a tenu la mer pendant 534 jours et arraisonné 447 navires marchands dont il a coulé 67. Il a ainsi participé à la désorganisation du commerce nordique et mobilisé à sa poursuite, loin des opérations en cours, d'importants effectifs matériels et humains, créant ainsi une diversion bénéfique à la Confédération. Chaque fois que possible, l'Alabama a épargné les équipages ennemis. Il a fait plus de 2.000 prisonniers, qui ont été transbordés à bord de bateaux neutres ou déposés dans des ports amis ou neutres. Il n'a perdu aucun homme au combat.

Le préjudice causé par la guerre de course menée par l'Alabama est considérable. La valeur des 67 navires qu'il a détruits est évaluée à environ 6 millions de dollars de l'époque, soit environ 123 millions d'US \$ d'aujourd'hui.

Le dernier combat

Les prémices

Aidé par le consul des Etats-Unis à Cherbourg qui a donné l'alerte, le Kearsarge a retrouvé la piste de l'Alabama. Et le 14 juin 1864, l'USS Kearsarge, commandé par le capitaine de vaisseau John Anctum Winslow², se présente au large de Cherbourg pour attendre le capitaine de vaisseau Semmes et l'Alabama.

Le commandant Semmes, qui avait déjà dû se séparer de son navire, le CSS Sumter, en février 1862, alors qu'il était bloqué à Gibraltar dans des circonstances identiques, choisit d'essayer de forcer le blocus et décide d'accepter le duel avec le Kearsarge.



Le sloop de guerre USS Kearsarge

Lancé en 1862, il ne diffère de l'Alabama que par ses voiles basses d'avant (phares carrés au lieu de voiles auriques) et par un armement lourd plus efficace (obusiers Dahlgren de 11 pouces à âme lisse, très précis même à forte distance).

Il prépare donc son navire et son équipage au combat, et le 17 juin il envoie par voie diplomatique le message suivant au commandant du Kearsarge : « *Mon intention est de vous combattre, dès que j'aurai fait les préparatifs nécessaires. Je pense être prêt demain, ou au plus tard après-demain. Espérant que vous aurez la patience de m'attendre, j'ai l'honneur d'être votre obéissant serviteur. R. Semmes, Commandant* ». Et le dimanche 19 juin 1864 (4), Semmes, qui ignore que Winslow a cuirassé les flancs du Kearsarge avec plusieurs rangs de grosse chaîne, fait sortir l'Alabama du port de Cherbourg et s'avance à la rencontre de son adversaire. Il est accompagné

par le vaisseau cuirassé français « La Couronne » jusqu'à la limite des eaux territoriales à 3 nautiques³.

Le combat

Selon le récit des marins présents, l'Alabama commence à canonner son adversaire à distance, tandis que le Kearsarge manœuvre pour se rapprocher à bonne portée de tir (environ 1.000 m). Puis chaque navire cherche à couper la route de l'autre pour pouvoir faire feu par le travers. Les manœuvres sont compliquées par un fort courant de 3 nœuds qui fait dériver les protagonistes vers le sud-ouest. Mais le combat va tourner rapidement à l'avantage du Kearsarge, grâce à sa supériorité de feu, d'autant l'Alabama est fortement défavorisé par la mauvaise qualité de sa poudre et ses munitions détériorées après deux années de mer ininterrompues. Ainsi un tir du canon d'avant pivotant Blakely de l'Alabama touche la poupe du Kearsarge mais n'explose pas. Une explosion aurait au moins fait perdre au navire sa possibilité de gouverner et, au pire, aurait pu le couler.



Le combat entre l'Alabama et le Kearsarge

La cadence de tir de l'Alabama est très élevée, au détriment de la précision : 370 coups de canons (soit plus de 4 coups par minute) sont tirés, mais beaucoup de ses projectiles passent trop haut. Le Kearsarge en tire environ moitié moins, mais davantage au but.

Après un peu plus d'une heure de combat, les puissants obusiers Dahlgren du Kearsarge ont réduit l'Alabama à l'état d'épave. Gouvernail détruit, portant une large déchirure au niveau de la ligne de flottaison tribord, l'Alabama fait eau et, machine noyée, s'enfonce par la proue. Le commandant Semmes amène son pavillon et demande assistance à l'ennemi. Le Kearsarge assure le sauvetage de la majorité des marins sudistes, mais un yacht britannique présent sur les lieux, le Deerhound, recueille le capitaine de vaisseau Semmes, blessé, avec 41 de ses officiers et marins, et les emmène en Angleterre.

Il ne semble pas que le blindage de fortune du Kearsarge ait été très utile, aucun impact au niveau de la ligne de flottaison n'ayant été obtenu. La partie « blindée » de la coque, où se trouve la machine à vapeur, reçoit deux obus de 32 livres qui n'entraînent que des dégâts mineurs car l'impact est bien trop haut. Et même s'il s'était agi des puissants obus de 100 livres du Blakely la machine n'aurait pas souffert. Semmes soutiendra toujours par la suite que, s'il avait eu connaissance du fait que le Kearsarge s'était ainsi protégé, il n'aurait pas accepté le combat.



Le naufrage de l'Alabama par Louis Le Breton

L'épave

Malgré l'intérêt manifesté très tôt pour l'épave de l'Alabama par les plongeurs, les conditions d'environnement du site assurèrent une protection naturelle pendant de nombreuses années. La profondeur est en effet d'environ 60 mètres et la zone est balayée par un courant alterné qui atteint plus de 4 nœuds par marée de vive-eau. Il faut aussi ajouter à cela une visibilité souvent médiocre et les difficultés d'accès d'un site en pleine mer.

L'idée d'une fouille archéologique du site prend forme en 1987. Pendant les négociations engagées entre le Ministère des Affaires étrangères français et le Département d'Etat américain pour régler les problèmes soulevés par la propriété de l'épave et sa situation dans les eaux territoriales françaises³, une étude non destructive est autorisée, qui a comporté cinq campagnes annuelles de 1988 à 1992. La campagne de 1993 sera la première campagne de fouilles autorisée sur le site. Le travail sur le site est soumis à des contraintes très sévères avec un seul créneau de plongée par jour d'une durée d'environ $\frac{3}{4}$ d'heure pendant les seules marées de morte-eau. Le courant interdit de laisser sur le fond des équipements ou des structures fixes.



Le canon Blakely remonté en 1994

L'épave repose sur un fond de 56 mètres, relativement plat et formé d'un mélange de sable et de gravier, en faible déclivité vers le Nord. Elle est orientée cap au sud-sud-ouest et inclinée d'une trentaine de degrés sur tribord. Dans la partie centrale, les 4 chaudières ont protégé une partie des structures des effets du courant. Une partie de la cheminée est conservée. Sur l'arrière, si l'on excepte la zone de la machine dont une partie émerge du sable à bâbord, les structures sont détruites jusqu'au niveau du moyeu de l'hélice. Les œuvres mortes et une grande partie des

œuvres vives ont disparues. Des vestiges de la coque sont cependant visibles à bâbord arrière affleurant le sable, depuis l'hélice jusqu'au niveau de la machine.

Les aspects juridiques (5)

Le 3 octobre 1989, les Etats-Unis et la France parviennent à un accord. Sans trancher explicitement le problème de la propriété de l'épave, cet accord crée un "*comité scientifique paritaire franco-américain de l'Alabama*" chargé d'examiner les demandes de fouille de l'épave et d'émettre un avis auprès des autorités françaises compétentes pour délivrer les autorisations de fouille. La propriété de l'épave est reconnue peu après aux Etats-Unis par les Ministères de la Culture et des Affaires étrangères français.

D'une part l'épave repose sur le lit de la mer territoriale française et d'autre part le principe est admis par toutes les grandes nations maritimes que les épaves des navires de guerre, où qu'elles se trouvent, restent propriété de l'état du pavillon pour peu que le bâtiment concerné ne se soit pas rendu dans les règles à son adversaire. La question était alors de savoir si l'Alabama, navire de guerre des États confédérés, pouvait être considéré comme propriété du gouvernement des États-Unis d'Amérique, lesquels n'avaient pas reconnu les États du Sud en 1860, considérés comme rebelles. Cependant des pays comme la Grande-Bretagne ou la France, s'ils n'avaient pas reconnus officiellement la Confédération, avaient cependant reconnus l'état de belligérance.

Finalement le Ministère des Affaires étrangères donne son accord, rejoignant le bon sens qui fait indéniablement de l'Alabama l'un des fleurons du patrimoine historique des Etats-Unis.

*

* *

Nota 1 - Il s'agit en fait de sloop de guerre à propulsion mixte, voile et vapeur.

Nota 2 - Winslow et Semmes, qui étaient camarades de promotion à Annapolis, l'académie navale américaine, étaient amis et s'estimaient...

Nota 3 - La limite des eaux territoriales n'a été portée de 3 à 12 nautiques qu'en 1971.

Nota 4 - C'est le jour qu'avait choisi la Société des Bains de Mer pour inaugurer son nouvel établissement et les visiteurs sont nombreux. Les Parisiens se sont déplacés, arrivés le matin même par un train spécial parti la veille au soir de la capitale. Les Anglais sont venus à bord d'un steamer, le "Queen of the Isles" arrivé le jour précédent, et le yacht du Duc de Lancaster, le "Deerhound".

Nota 5 - Après la guerre, les Etats-Unis vont tenter une action en justice (dite « Alabama claims ») et poursuivre la Grande-Bretagne pour l'aide qu'elle a apportée, en contradiction avec le British Neutrality Act, aux confédérés dont les navires corsaires ont causé d'énormes dégâts à sa marine marchande. Une cour d'arbitrage internationale réunie à Genève donne raison aux Américains qui reçoivent 15.5 millions de dollars. Ce jugement, connu sous le nom d'« Arbitrage de l'Alabama », va faire jurisprudence car pour la première fois un différend entre deux pays est réglé par une juridiction supranationale ; il pose les bases du droit international public.

-0-

NDR – Le rédacteur s'est largement inspiré des articles rédigés sur le sujet par le Capitaine de Vaisseau (H) Max Guérout et qu'il a bien voulu lui communiquer, ce dont il le remercie. Le commandant Guérout, vice-président du GRAN (Groupe de Recherche en Archéologie Navale), a personnellement dirigé les campagnes de fouilles successives sur l'épave de l'Alabama.