

## L'Alabama

**1** – Le 19 juin 1864, au large de Cherbourg, un combat naval oppose le corsaire sudiste *Alabama* à la frégate de l'Union *Kearsarge*, le combat tourne à l'avantage du navire nordiste, mettant fin à sa longue croisière contre le commerce de l'Union à travers les océans. Ce combat, fortement médiatisé, aura de nombreuses répercussions

**2** – avant d'aborder l'histoire du corsaire Alabama et de son ultime combat au large de Cherbourg, une mise en perspective du contexte est nécessaire

**3** – Le combat naval du 19 juin 1864 prend place dans un conflit plus large, celui de la guerre de Sécession qui débute en 1861 suite à l'élection d'Abraham Lincoln à la Présidence des Etats-Unis en 1860 qui mettent à jour les tensions entre le Nord industriel et abolitionniste, favorable au protectionnisme et le Sud, agricole, esclavagiste et favorable au libre-échange pour favoriser ses exportations de coton et de tabac, base de son économie.

**4** - Le 12 avril 1861, 11 Etats du Sud, esclavagistes et favorable au libre-échange, rejettent le résultat de l'élection et font sécession pour former la Confédération dirigé par Jefferson Davis. Le premier acte de guerre est le bombardement de Fort Sumter situé dans la base de Charleston en Caroline du Sud. Le conflit se transforme en une guerre civile qui est le prémices des guerres modernes par ses effectifs mobilisés, l'ampleur des pertes lors des différentes batailles et l'émergence de nouvelles armes.

Au terme de 4 années de guerre, la Confédération, ravagée par la guerre, cède et réintègre l'Union, suite à la reddition du général Lee le 9 avril 1865. Avec plus de 650000 morts, c'est le conflit le plus meurtrier de l'histoire des États-Unis.

**5** – si la plupart des batailles ont lieu à terre, l'aspect maritime est majeur dans le conflit et voit les deux adversaires adopter deux stratégies différentes, dictées par leurs moyens et leurs objectifs.

Le Nord, via le général Scott, planifie un blocus naval, nommé plan Anaconda pour faire céder les Etats du Sud en isolant son commerce qui repose sur des exportations de manière agricole vers l'Europe. De son côté, la confédération qui n'a pu raiiller la marine fédérale, resté globalement fidèle à Washington, développe une flotte du guerre pour briser le blocus naval et mener un guerre de course contre l'Union en attaquant en mer ses navires de commerce via des corsaires armés en Europe pour échapper au blocus.

**6** – Face à la guerre civile américaine, les puissances européennes que sont la France et l'Angleterre se trouvent dans une position délicate. Si dès mai 1861, les deux pays, via leurs souverains respectifs, décrètent une neutralité dans le conflit. Le 13 mai 1861, la Reine Victoria signe le British Neutrality Act affirmant la neutralité du Royaume-Uni et de l'Irlande dans le conflit.

L'Empire Français fait de même le 10 juin 1861 quand Napoléon III décrète « une stricte neutralité dans la lutte engagée entre le gouvernement de l'Union et les Etats qui prétendent former une confédération particulière ». Cependant, l'Empereur penche à titre personnel pour le Sud, déclarant en privé : « Si le Nord est victorieux, j'en serai heureux, mais si c'est le Sud qui l'emporte, j'en serai enchanté ».

Leurs opinions publiques sont partagées. Au plan économique, l'Angleterre et la France sont aussi dépendantes économiquement du coton du Sud pour leur industrie, faisant penser aux Confédérés qu'ils se joindraient à eux pour garantir leur approvisionnement.

La Confédération compte d'ailleurs sur la dépendance économique et la sympathie affichée à Paris et Londres pour que les 2 nations les soutiennent à l'image de la guerre d'indépendance, une espérance vite déçue.

Cependant la France et l'Angleterre reconnaissent le statut de belligérant au Sud lui permettant de commander des armes, de lever des fonds et des crédits et de voir son pavillon reconnu pour ses navires de guerre. L'industrie et les chantiers navals en France et Angleterre s'ouvrent à la confédération

Donnant une impression de neutralité à géométrie variable selon les pressions et des événements, entraînant une lutte diplomatique entre agents du Nord et du Sud à Paris et à Londres pour négocier la livraison de navires de guerre en secret ou faire faire respecter la neutralité déclarée.

L'opinion et les élites françaises sont partagées sur le conflit, mais voient le Sud comme un débouché pour leurs industries et le commerce ainsi qu'un moyen de freiner l'expansion des Etats-Unis en Amérique où Napoléon tente d'étendre son influence.

Les 2 pays fournissent alors des armes et des crédits à la Confédération qui fait aussi construire des navires, en secret, dans les chantiers français et anglais. Une lutte diplomatique s'engage entre agents du sud et de l'Union pour, les premiers, obtenir le plus de soutien et, les seconds, pour faire respecter la neutralité affichée par Londres et Paris

**7** - Une pression de l'Union occasionnant parfois de graves crises diplomatiques comme l'affaire du Trent.

Le 28 novembre 1861, l'USS San Jacinto intercepte en pleine mer le paquebot britannique Trent faisant la liaison La Havane-Southampton, informé de la présence d'agents du Sud qui sont de force débarqués et emprisonnés. Londres adresse aussitôt des protestations vives, réclame la libération des passagers sudistes, des excuses officielles et menace l'Union d'une déclaration de guerre. La France apporte son soutien à l'Angleterre qui mobilise sa flotte. Washington cède et les 2 agents du Sud débarquent à Liverpool en janvier 1862.

**8** – Autre motif de tension entre la France et l'Union, l'expédition de la France au Mexique entre 1862-1865, sous le prétexte de dettes non honorées et de volonté de stabiliser la région avec un empire catholique pour rivaliser avec les USA. On voit ici l'embarquement de troupe à Cherbourg en 1862.

L'expédition au Mexique se termine par un échec face à la résistance de la population locale, la fin de la guerre de Sécession en 1865 contraint la France à se retirer sous la pression des Etats-Unis en février 1867. L'Empereur Maximilien, installé par les Français, resté sur place, est capturé et exécuté le 19 juin 1867.

**9** – L'Alabama est aussi le vestige d'une manière de guerre navale en voie de disparition : la guerre de Course dont l'origine remonte au Moyen-âge par l'accord de lettre de marques.

Pratiquée depuis le Moyen-Âge, la guerre de Course a longtemps permis aux Etats en guerre de mettre à mal le commerce de l'ennemi via l'accord de lettre de marques transformé leur flotte de commerce et de pêche en auxiliaire à la Marine de guerre.

Suite au Traité de Paris réglant la guerre de Crimée le 30 mars 1856, les diplomates européens font une déclaration commune instaurant la fin des lettres de marques, renforçant la protection des marchandises transportées par des navires neutres, à l'exception de la contrebande de guerre et décrétant qu'un blocus doit être effectif pour être obligatoire. Toutes les nations signent, hormis les Etats-Unis. La Déclaration de Paris est signée le 16 avril 1856.

Ce refus permet à la Confédération d'armer des navires corsaires comme l'Alabama pour ruiner le commerce de l'Union, malgré l'assurance du respect de la déclaration formulée au début du conflit.

**10** – Pour mener une guerre de Course contre l'Union, la Confédération se dote d'une flotte d'une vingtaine de navires qui sont commandés ou achetés en Angleterre et en France avec des fortunes diverses : la plupart sont saisis lors de leur construction ou terminent bloqués dans un port par des navires de l'Union comme le CSS Sumter. Premier navire commandé par Semmes, c'est un navire de commerce reconverti ; après une campagne en Caraïbes, il part vers l'Europe en janvier 1862; refusé par l'Espagne, il se retrouve bloqué à Gibraltar lors de réparations en 1862. Le Sumter est revendu en décembre 1862 à un armateur anglais.

**11** – autre exemple, le Stonewall, Commandé en 1863 aux chantiers navals Arman de Bordeaux par la Confédération avec la bénédiction de Napoléon III, le contrat est rompu suite à des protestations de l'Union. Le navire est finalement proposé au Danemark alors en guerre avec la Prusse en 1864, mais la vente échoue. Le chantier le revend secrètement à la confédération en janvier 1865. Pourchassé par l'Union, il parvient à La Havane en mai 1865 où il apprend la reddition du Général Lee. Il est revendu à l'Espagne pour 16000\$ qui le revend aussitôt à l'Union, qui le revend au Shogun Tokugawa en 1868. Bloqué par la guerre civile, il est finalement livré à la marine impériale sous le nom de Kôtetsu, puis Azuma en 1872. Désarmé en 1888, conservé comme navire-musée, il sera détruit en 1945.

**12** – dernière contextualisation, Cherbourg au moment de l'arrivée de l'Alabama : le port et la ville est en plein développement avec l'achèvement de la rade et du port militaire, Napoléon III y amène le train et les hôpitaux maritime et civil, la ville poursuit son extension à l'Est vers Tourlaville

**13 – il est temps maintenant de s'intéresser au parcours de l'Alabama de sa construction sous le nom d'Enrica jusqu'à son arrivée à Cherbourg**

**14** – L'Alabama est commandé en secret en 1862 aux chantiers John Baird Sons & Company de Birkenhead sur la Mersey, près de Liverpool, sous le nom de Enrica et de coque n°290 pour le chantier. Le suivi est assuré par l'agent sudiste James Dunwoody Bulloch et est en partie financé par des compagnies cotonnières de Liverpool.

L'avancée de la construction est espionnée par l'Union qui proteste plusieurs fois auprès des autorités britanniques, mais elle ne parvient pas à empêcher son lancement, en toute discrétion, le 28 juillet 1862.

**15** – l'Enrica est un sloop à propulsion mixte (voile-vapeur) de 67m de long d'un déplacement de 1050 tonneau pouvant atteindre 13 nœuds grâce à sa machine de 300 chevaux et son hélice. A sa mise à l'eau, il ne dispose d'aucun armement militaire afin de respecter le *Neutrality Act*.

**16** – Malgré l'activité des agents de l'Union, l'Enrica prend la mer avec Raphael Semmes et 24 officiers, échappés du Sumter, débarqués le 5 août 1862 à Liverpool. Le reste de l'équipage est formé de marins anglais engagés localement.

Le navire met le cap sur Terceira aux Açores qu'il atteint le 20 août 1862. Il est alors rejoint par l'Agrippine, son navire ravitailleur.

En 3 jours, le navire se ravitaille, stocke 350 tonnes de charbon et est équipé de ses canons, fabriqués en Angleterre : 6 canons lisses de 32 livres, un canon rayé Blakely de 7 pouces à l'avant et un autre de 8 pouces à l'arrière.

Le 24 août 1864, Raphael Semmes organise une cérémonie officielle dans les eaux internationales devant les équipages de l'Enrica et de l'Agrippine, où il révèle la mission du navire qu'il renomme CSS Alabama, dévoile sa lettre de marques signée par Jefferson Davis, président de la Confédération.

Le pavillon anglais de l'Enrica est abaissé et remplacé par celui de la Confédération et Semmes recrute ses hommes parmi les 2 équipages.

**17** - proposant en échange d'un engagement une double-solde payable en or et une prime pour chaque prise. 83 marins anglais acceptent et complète l'équipage des 24 hommes venus du Sumter. Les autres embarquent avec Bulloch sur l'Agrippine et regagne l'Angleterre. On voit ici la lettre de marque délivrée par Jefferson Davis à Semmes pour l'Alabama.

**18** – Raphael Semmes est déjà un commandant avec une longue carrière militaire quand il rejoint la confédération en 1861. Né en 1809 dans le Maryland, il sert dans la marine fédérale de 1826 à 1860. En 1861, il commande le corsaire CSS Sumter à partir de juin 1861 et fait 18 prises avec son navire avant de se retrouver bloqué à Gibraltar en février 1862.

En août 1864, il prend le commandement de l'Alabama jusqu'à sa destruction le 19 juin 1864 de laquelle il échappe, embarqué par un navire anglais, il rejoint le sud en 1865 et termine la guerre comme général d'infanterie jusqu'à sa reddition en mai 1865.

Après-guerre, il enseigne la philosophie et la littérature à l'université de Louisiane, puis devient juge à Mobile, où il écrit ses mémoires. Il y décède en 1877.

**19** – L'Alabama commence sa campagne en écumant les banc fréquenté par les baleiniers de l'Union près des Açores, puis en rejoignant la route Europe-Amérique. Du 5 au 18 septembre, il capture et coule 9 baleiniers pour une valeur de prise qui couvre déjà le prix de sa construction (250000\$).

En octobre, il parvient à Terre-Neuve et commence à descendre le long de la côte américaine vers la Virginie, puis les Bermudes, il fait 12 nouvelles prises, des paquebots et des navires de commerce qu'ils coulent ou rançonnent.

**20** – L'Alabama poursuit sa descente vers le sud et atteint la mer des Caraïbes et les Antilles en décembre 1862, sans avoir pu être stoppé par la marine de l'Union qui a pourtant lancé la frégate USS San Jacinto et le croiseur USS Vanderbilt à ses trousses.

Semmes poursuit son attaque sur le commerce de l'Union, capturant l'Ariel le 7 décembre 1862 dont il tire une rançon de 260000\$, puis fait route vers le Texas. En esquivant la flotte de l'Union et en surgissant sur ses navires de commerce, l'Alabama acquiert la réputation d'un « navire fantôme », légende amplifiée par la presse.

**21** – Le 11 janvier 1863 au large de Galveston (Texas), l'Alabama est enfin repéré et engagé par un navire de guerre de l'Union, la canonnière USS Hatteras – navire de taille équivalente mais moins armé.

Semmes feint d'être un navire anglais répondant au nom de Spitfire et fait semblant d'accepter l'inspection du Hatteras. Après avoir stoppé près du navire, il hisse son pavillon et tire. L'Hatteras réplique mais, touché, prend feu et coule en 45 minutes. Son équipage est récupéré par l'Alabama et déposé à la Jamaïque – l'Hatteras compte 2 morts et 4 blessés, l'Alabama, 2 blessés. La légende de l'Alabama grandit encore.

**22** – Après sa victoire contre l'USS Hatteras, l'Alabama longe la côte américaine vers le Sud et écume le rivage brésilien entre février et mars 1863 ; il s'agit de la période la plus fructueuse pour le corsaire sudiste qui fait 29 prises dont le Conrad que Semmes convertit en navire auxiliaire sous le nom de CSS Tuscaloosa.

L'Alabama retransverse l'Atlantique et poursuit ses raids en descendant le long de la côte africaine, mais les prises se font rares et le navire reste sous la pression de l'USS Vanderbilt qui le talonne lors de ses escales.

**23** – Usé après 11 mois de campagne, l'Alabama a besoin d'une révision et fait une escale au Cap en Afrique du Sud où il entre en cale sèche en août 1863. Remis à neuf, il repart en campagne à la fin septembre 1863 et s'engage dans l'Océan Indien – ici une photo de 2 officiers de l'Alabama- Richard Fielder Armstrong, 1<sup>er</sup> lieutenant - prise lors de leur escale au Cap ainsi qu'une plaque commémorant le passage du navire à Simon's Town en 1863. Ce passage laissa aussi une chanson folk en Afrikaner « Daar kom die Alibama ».

**24** – Dans l'Océan Indien, il ne rencontre aucun navire de l'Union et il fait route vers le détroit de la Sonde où il capture 2 navires tout en esquivant leur escorte les 6 et 9 novembre 1863. Il pousse vers la Mer de Chine et fait escale à Singapour, puis il se positionne dans le détroit de Malacca où il détruit 4 navires de commerce de l'Union à Noël 1863. Semmes décide ensuite de repartir vers le Cap

**25** – L'Alabama franchit le cap de bonne espérance le 23 mars 1863 et remonte vers l'Europe où Semmes compte faire réviser son navire, très éprouvé par sa longue croisière. L'union met en alerte sa flotte en Europe qui alors occupé à surveiller le Florida et les navires en cours de construction.

Parmi les navires de l'Union sur place, l'USS Kearsarge, basé à Gibraltar et patrouillant entre les Canaries, les Açores et l'Angleterre. Ce dernier rate l'Alabama qui parvient à entrer en Manche et qui se présente devant Cherbourg le 11 juin 1864.

**26** – en 22 mois de mer, l'Alabama a parcouru 75000 milles marins et fait 65 prises dont une canonnière de l'Union

**27** – A son approche de la rade, il reçoit la visite de La Couronne, navire en charge de défendre la rade à qui il confie son intention de faire escale et à qui il confie les 33 captifs faits lors de ses dernières prises au mois d'avril, les marins du Rockingham et du Tycoon.

La Couronne lui reprecise la position de neutralité de la France et son ordre d'empêcher un combat dans les eaux françaises. Le préfet maritime, le vice-amiral Dupouy prévient Paris de l'arrivée de l'Alabama et demande des ordres.

## **28 – passons au combat qui opposa l'Alabama au Kearsarge**

**29** – Pour lutter contre les raiders sudistes, l'Union a déployé en Europe le Kearsarge et le Saint-Louis, basé à Cadix. En juin 1864, le Kearsarge fait escale à Flessingue en Hollande après avoir échouer à intercepter l'Alabama à son entrée en Manche. Il est rapidement informé de l'escale à Cherbourg de l'Alabama et part pour l'intercepter à sa sortie du port.

**30** – A Cherbourg, les autorités sont dans l’embarras quand Semmes demande l’accès à une cale sèche pour réparer son navire ainsi qu’un ravitaillement en charbon. Paris est aussitôt sollicité, mais tarde à répondre. La seule cale sèche est celle de l’Arsenal et seul le ministre, absent, et l’empereur peuvent donner leur aval sur le sujet.

Les prisonniers de l’Alabama sont pris en charge et remis à l’agent local de l’Union, Edouard Liais.

**31** – ce dernier, grand armateur à Cherbourg, communique l’information aussitôt pour appareiller le Kearsarge vers Cherbourg, il questionne les prisonniers pour connaître l’état du navire, information précieuse pour le combat à venir, il fait pression pour empêcher les réparations de l’Alabama.

La Confédération est, elle, représentée par Joseph Bonfils, un négociant, également consul du Brésil, il tente de négocier l’accès à l’Arsenal avec l’appui de ses fils, en vain.

**32** – La nouvelle de la présence de l’Alabama est rapidement connue des agents de l’Union. Ces derniers préviennent le Kearsarge qui appareille aussitôt en direction de Cherbourg.

Le 14 juin vers 12h alors que la presse locale commence à diffuser la nouvelle de la présence du corsaire sudiste, le Kearsarge se présente devant la rade de Cherbourg.

Semmes qui tente d’obtenir la réparation de son navire face à des autorités qui jouent la montre, se retrouve bloqué dans le port et sait qu’il devra livrer un combat s’il veut repartir. Le préfet maritime prévient dès 13h son ministère de la présence du navire nordiste. Il lui reste 2 solutions : la reddition ou le combat.

L’Arrivée du Kearsarge change la donne pour les autorités françaises qui voient se profiler l’hypothèse d’un combat près des côtes.

Pour maintenir leur stricte neutralité, les autorités refusent la demande de réparations de Semmes, de même que pour éviter tous combats dans les eaux françaises, ils n’accordent pas l’accès au port au Kearsarge qui reste à patrouiller au large de la rade.

Semmes prend dès lors la décision de combattre le Kearsarge dans un baroud d’honneur, avec son navire fatigué par son long service en mer et en informe son opposant, John Winslow, qu’il connaît personnellement pour avoir combattu avec lui lors de la Guerre du Mexique en 1848.

L’Alabama est réapprovisionné en charbon et effectue ses préparatifs pour le combat

**33** – Comme l’arrivée de l’Alabama, celle de son poursuivant est annoncée par une partie de la presse le 18 juin.

Le préfet maritime tente de dissuader Semmes de combattre, mais ce dernier reste ferme: il promet de respecter la limite des eaux françaises et de ne se battre qu’au-delà.

Ce dernier rencontre une délégation de l’Union pour discuter des termes du combat entre le 16 et 17 juin 1864 où Dupouy réaffirme la stricte neutralité de la France dans le conflit et la défense de ses eaux territoriales.

Une fois l’Alabama hors de ses limites, il ne pourra plus les regagner pour fuir le combat.

Le 18 juin à 15h, Semmes informe les autorités qu'il quittera le port le lendemain entre 9h et 10h.

**34** - Depuis le 14 juin, la presse française annonce la présence de l'Alabama à Cherbourg, puis de l'arrivée du Kearsarge depuis le 16 juin laissant penser à un futur combat naval, un spectacle auquel veulent assister de nombreux curieux locaux ou parisiens, venus par train. Le 19 juin, la foule se masse sur les hauteurs de la ville, la rade ou à bord de navires.

**35** – Le combat annoncé n'est pas la seule attraction ce jour-là pour les « touristes » et pas la seule raison de leur venue : le Casino de Cherbourg est inauguré le même jour.

Les trains de plaisir de Paris vont permettre à des centaines de Parisiens d'assister aux combats ainsi que de nombreux journalistes et reporters.

**36** – A 10h le 19 juin 1864, l'Alabama quitte le port de Cherbourg, escorté par la frégate cuirassée La Couronne qui l'accompagne jusqu'aux limites des eaux territoriales françaises, à 3 milles au large.

Les deux navires sont suivis par diverses embarcations venues assister au combat dont le yacht anglais Deerhound.

Sorti par la passe de l'Ouest, l'Alabama se dirige vers le Kearsarge mouillé à l'Est de la rade pour engager le combat.

**37** – Avant de détailler le combat, un mot sur le rapport de force de chaque navire, les deux sont de tailles équivalente et ont un équipage d'une centaine d'hommes. Le Kearsarge est mieux blindé et armé avec 2 canons lisses sur pivot Dahlgren de 11 pouces, supérieur au Blakely de 7 pouces de l'Alabama. L'Alabama est plus maniable et rapide en théorie, mais le mauvais état de sa coque et de sa chaudière annule cet avantage.

**38** – L'Alabama est le premier à tirer, il souhaite mener un combat de près pour disposer de Blakely rayé et tenter un abordage qui l'avantage. A l'inverse le Kearsarge se maintient à distance et empêche l'approche par ses canons, les 2 navires s'engagent dans un combat tournoyant afin de se mettre en position de tir et de réduire leur masse face aux canons ennemis. Les tirs de l'Alabama sont cependant imprécis et ceux de ses canons de bord rebondissent sur le blindage du Kearsarge.

**39** – scène du combat permettant de visualiser la distance entre les navires.

**40** – A l'inverse, le Kearsarge est plus précis et parvient à percer la coque de l'Alabama ainsi qu'à toucher son canon à pivot Blakely, tuant plusieurs marins.

Au terme d'une heure de combat, l'Alabama commence à couler sous les coups du Kearsarge

Semmes tente de ramener son navire vers Cherbourg, mais le Kearsarge lui coupe la route, l'obligeant à abaisser son pavillon, remis via une chaloupe.

L'équipage évacue dans la confusion et le navire sombre rapidement emportant une dizaine de marins avec lui.

**41** - Les navires venus observer le combat portent aussitôt assistance aux marins, le Kearsarge en fait de même. Dans la confusion du sauvetage, Semmes et la majorité de ses officiers sont récupérés par le yacht anglais Deerhound, appartenant au duc de Lancaster, un soutien sudiste, qui les emmène en Angleterre, leur permettant d'échapper à la capture. Le Kearsarge, occupé au sauvetage, ne peut les poursuivre.

**42** – au terme du combat, Le Kearsarge a été touché par 28 boulets et bombes n'occasionnant que des dégâts superficiels au navire. Au niveau humain, il déplore à la fin du combat 3 blessés, dont un qui succombe à ses blessures à Cherbourg quelques jours après le combat.

Du côté de l'Alabama, le bilan humain est tout autre et fut longtemps sous-évalué. Semmes dans son rapport le 21 juin 1864 fait état de 5 morts et 21 blessés ; une enquête plus poussée réévalue le total à 26 morts – 19 noyés, 7 au combat. Au final, les recherches contemporaines fixent le bilan à 29 morts et plusieurs dizaines de blessés.

**43** – après le combat, le Kearsarge entre triomphalement dans le port de Cherbourg où il reste quelques jours le temps de soigner son équipage et faire des réparations. Au final, l'Union vient de se débarrasser de la plus grosse menace sur son commerce. Cependant, l'échec de la capture de Semmes, qui publie aussitôt son journal de bord en Angleterre, ternit la victoire et renforce le mythe de l'Alabama.

La France, elle, est contente de se débarrasser d'un souci diplomatique sans remettre en cause sa neutralité dans le conflit.

**44** – Si la perte de l'Alabama est une catastrophe pour le Sud, Semmes assure une œuvre de propagande qui renforce une sympathie pour leur cause. Dès l'été 1864, le journal de Semmes est traduit en Français et est un véritable best-seller. De nombreux autres membres de l'équipage publieront leurs mémoires par la suite faisant vivre le souvenir du navire corsaire.

**45 – quelles sont les conséquences de la perte de l'Alabama et de son action pendant la guerre de Sécession ?**

**46** – La perte de l'Alabama signe la fin des corsaires sudistes, le dernier encore actif, le CSS Florida est finalement capturé au large de Bahia au Brésil le 4 octobre 1864 par l'USS Wachusett après avoir détruit 37 navires de l'Union entre 1861 et 1864.

Les autres navires construits en Europe restent bloqués ou arrivent après la reddition du Sud comme le Stonewall dont nous avons déjà parlé.

**47** – Les dégâts causés par le corsaire vont cependant être à l'origine d'une crise diplomatique entre les USA et l'Angleterre juste après la guerre de Sécession. Les armateurs nordistes se retournent contre le gouvernement anglais qui a permis la construction et le départ de l'Alabama et est donc responsable de ses dommages et de ceux des autres corsaires sudistes qu'elle a soutenus !

Washington soutient la démarche et le gouvernement anglais Gladstone engage des négociations. Les USA réclament alors près de 2 milliards de dollars de dédommagement ou la cession du Canada en réparation !!

**48** - La demande inacceptable en l'état donne lieu à une longue négociation jusqu'en 1871 et sera finalement réglé par un arbitrage international à Genève où les représentants de l'Angleterre, des USA, de l'Italie, de la Suisse et du Brésil aboutissent à un accord. La cession du Canada est écartée et l'Angleterre consent finalement à payer 15,5 millions de dollars de dédommagements – 331 millions actuel.

C'est la 1<sup>ère</sup> fois qu'un contentieux est réglé par une négociation transnationale, l'accord est joint au Traité de Washington qui règle définitivement la question du Canada entre les USA et l'Angleterre. Depuis la salon Alabama est conservé dans l'hôtel de ville de Genève. Un tableau représentant la négociation.

**49** – quelques images du salon aujourd'hui

**50** – Le combat de l'Alabama marque aussi une révolution navale en montrant la supériorité de l'artillerie sur pivot par rapport à celle des batterie alors en usage en Europe, cette artillerie se déclinera rapidement en tourelles, une disposition toujours en usage aujourd'hui.

**51** – Ce combat connaît aussi une grande célébrité par ces très nombreuses représentations contemporaines ou plus tardive, la plus célèbre étant celle de Manet, exposé au salon de 1872

**52** – On retrouve des dizaines de tableaux et gravures traitant du combat de l'Alabama et du Kearsarge comme cette autre représentation contemporaine du peintre de la marine Durand-Brager

**53** – d'autres plus fantaisistes comme cette carte à collectionner Topps de 1962

**54** – la redécouverte de l'Alabama

**55** – Longtemps, l'emplacement précis de l'épave de l'Alabama est resté inconnu, même si on connaissait la zone de son naufrage. Cependant la profondeur (60m) et les conditions marines ne permettait pas de visiter l'épave, malgré la volonté de plusieurs explorateurs et chercheurs de trésors.

**56** – finalement elle est repérée le 30 octobre 1984 par le chasseur de mines français Circée lors d'une mission de reconnaissance des fonds marins au large de Cherbourg. Il s'agit d'abord d'une épave en bois non identifié, trouvé à 54m de profondeur à 7 milles au large de Cherbourg. Une assiette remontée permet d'identifier le navire comme l'Alabama.

**57** – emplacement de l'épave de l'Alabama

**58** – La découverte de l'épave entraîne des négociations entre la France et les Etats-Unis : l'épave étant américaine, mais comprise dans les eaux territoriales françaises. Cela aboutit à un accord et à la constitution d'une association franco-américaine CSS Alabama qui va mener à partir de 1989 plusieurs campagnes de fouilles jusqu'en 1995.

**59** - Une seconde campagne de fouille a lieu en 2002 et au total plus de 500 objets sont remontés de l'épave dont la cloche du navire, de la vaisselle, le plus insolite est certainement les toilette en porcelaine du carré des officiers, exposé aujourd'hui au musée de l'US Navy de Washington.

**60** - Et la pièce la plus imposante, le canon Blakely, qui après sa restauration, est maintenant exposé dans le hall d'entrée de la Cité de la Mer, les autres objets sont conservés dans un musée à Washington.

**61** – Autre vestige du combat à Cherbourg, les tombes de 3 marins américains décédés des suite de leurs blessures : un nordiste William L. Gowen et 2 sudistes Georges Appleby et James King, elles sont toujours présentes dans un petit carré faisant la jonction entre l'espace civil et le carré militaire situé dans la partie supérieur du cimetière.

Depuis 2004, Cherbourg, via le combat de l'alabama et du Kearsarge, est reconnu comme site historique de la guerre de Sécession, le seul site hors des Etats-Unis.

**62** – dernière référence au passé, les noms d'Alabama et de Kearsarge sont toujours utilisé par l'US Navy aujourd'hui : le Kearsarge est un navire amphibie d'assaut et l'Alabama, un sous-marin. Le précédent porteur du nom Alabama, un cuirassé construit en 1942 est toujours existant, il a été transformé en navire-musée en 1964 à Mobile.

**63** – Je vous remercie pour votre attention – en guise de conclusion, voici quelques ouvrage traitant de l'Alabama qui m'ont été utile et je signale aussi que le combat a été traité par la BD les Tuniques Bleus de Cauvin et Lambil paru en 1995.

Enfin je vous propose de découvrir une ultime trace de cette histoire, une chanson folk anglaise composé en hommage à l'Alabama Roll, Alabama Roll