



Peinture par J.M.W. Turner - "Rain, Great Wind, and the Great Ship"

La France impériale et l'affaire du CSS Alabama juin 1864

Par Farid Ameur, docteur en histoire
Université de Paris 1-Panthéon-Sorbonne

Loin des rivages du Nouveau Monde, l'un des épisodes les plus insolites de la guerre de Sécession s'est déroulé au large de Cherbourg. Par un beau dimanche ensoleillé, le 19 juin 1864, le CSS *Alabama*, corsaire confédéré, et l'USS *Kearsarge*, frégate de l'Union, s'y sont livrés un duel mémorable sous les regards ébahis d'une foule de badauds. Pour anecdotique qu'il soit, ce duel naval est passé à la postérité. D'emblée, la légende s'est emparée de l'événement et l'histoire n'a retenu que son dénouement tragique, en l'occurrence le naufrage du célèbre corsaire sudiste qu'Édouard Manet a immortalisé dans une magnifique peinture conservée au musée d'art de Philadelphie.

C'est cependant oublier que l'affaire a causé de sérieux embarras aux autorités françaises en les mettant en demeure, malgré leur bienveillance envers le Sud, d'appliquer à la lettre les règles de la neutralité entre les belligérants, ne serait-ce que pour veiller à l'inviolabilité des eaux territoriales. Une mise à l'épreuve d'autant plus délicate pour la diplomatie du Second Empire que l'odyssée du CSS *Alabama* a alimenté la polémique, éveillé les susceptibilités et divisé l'opinion. Chose certaine, jamais la guerre civile américaine n'aura été aussi présente à l'esprit des Français qu'en s'invitant, à la stupéfaction générale, sur les côtes du Cotentin¹.

¹ Lynn Case, W. Spencer, *The United States and France: Civil War Diplomacy*, Philadelphie, University of Pennsylvania Press, 1970, p. 509-514.

UN IMBROGLIO DIPLOMATIQUE

Le 11 juin 1864, aux environs de midi, un navire de couleur noire gréé avec des voiles carrées et arborant le pavillon des États confédérés d'Amérique, vient mouiller à l'entrée de la rade de Cherbourg. L'escale n'étant pas prévue, les autorités s'enquière des raisons motivant sa présence. Sous un vent cinglant, un officier sudiste se porte à la rencontre du capitaine de vaisseau Jérôme Penhoat, attaché à la surveillance côtière à bord de la frégate *La Couronne*, pour lui délivrer un message. Perplexe, ce dernier apprend ainsi qu'il s'agit du CSS *Alabama* et que son commandant, Raphael Semmes, demande l'autorisation de débarquer 37 prisonniers, les membres d'équipage du *Tycoon* et du *Rockingham*, deux bâtiments de commerce de l'Union arraisonnés et détruits en haute mer six semaines auparavant. L'officier français transmet la requête à son supérieur hiérarchique, le vice-amiral Augustin Dupouy, lequel vient tout juste de prendre ses fonctions de préfet maritime. En attendant, le CSS *Alabama* est autorisé à jeter l'ancre dans la rade².

Dans les bureaux de l'amirauté, le vice-amiral Dupouy hésite sur la marche à suivre. Il ignore l'accueil qu'il lui faut réserver au corsaire sudiste. À cela, rien de vraiment surprenant. Certes, le 10 juin 1861, Napoléon III a décidé de maintenir *une stricte neutralité dans la lutte engagée entre le gouvernement de l'Union américaine et les États qui prétendent former une confédération particulière*³. Or, l'Empereur des Français, par calcul stratégique autant que par affinités, appelle de ses vœux la scission des États-Unis en deux républiques indépendantes et le succès du Sud libre-échangiste, grand exportateur de coton, importateur de produits manufacturés et relativement ouvert au principe d'une intervention européenne au Mexique. À deux reprises, d'ailleurs, il a tenté de promouvoir les intérêts de la Confédération, qui aspire à entrer dans le concert des nations, en recommandant un armistice sur la base de la séparation. Mais ses efforts n'ont pas été couronnés de succès. En vain a-t-il cherché, au mois de novembre 1862, à associer le Royaume-Uni et la Russie à sa démarche. En janvier 1863, il s'est contenté d'une tentative de médiation unilatérale, mais ses bons offices ont été repoussés en termes catégoriques par le gouvernement fédéral. S'il s'est refusé à franchir le pas de la reconnaissance diplomatique, Napoléon III n'en a pas moins apporté un soutien officieux aux rebelles américains⁴. Le cabinet des Tuileries a délivré des facilités aux émissaires confédérés pour contracter des emprunts et acheter des armes, des munitions et des équipements militaires. Ainsi les agents du Sud ont-ils pu, entre autres entorses à la neutralité, obtenir la construction de six navires de guerre et négocier avec les banquiers Erlanger à Paris une aide financière de sept millions cinq cent mille dollars sous la forme d'un emprunt payable en produits manufacturés et remboursable en balles de coton⁵.

Napoléon III choisit cependant de se rallier à une ligne plus prudente à partir de l'été 1863, date à laquelle la fortune des armes change définitivement de camp. Malgré une résistance opiniâtre, le Sud ne paraît plus en mesure d'emporter la décision. Empêtré dans

² Service Historique de la Marine (désormais SHM), BB4 1346, Dupouy à Chasseloup-Laubat, Cherbourg, 11 juin 1864 (14:05).

³ *Le Moniteur universel*, 11 juin 1861.

⁴ James McPherson, *La Guerre de Sécession*, Paris, Robert Laffont, 1991, p. 596, 604-605, 712.

⁵ John Bigelow, *France and the Confederate Navy (1862-1868)*, New York, Harper & Brothers, 1888, p. 1 ; Judith Gentry, "A Confederate Success in Europe: the Erlanger Loan", *The Journal of Southern History*, XXXVI, n° 2, 1970, p. 157-188 ; Warren Spencer, « Drouyn de Lhuys et les navires confédérés en France. L'affaire des navires d'Arman (1863-1865) », *Revue d'Histoire Diplomatique*, LXXVII, n° 4, octobre-décembre 1963, p. 314-341.

son affaire mexicaine, le monarque s'éloigne d'une cause qu'il sait perdue et s'évertue à dissiper tout malentendu avec le cabinet du président Lincoln. Mais le gouvernement fédéral lui garde d'autant plus rancœur de sa position passée que William L. Dayton, le ministre des États-Unis à Paris, a constitué un dossier à charge contre l'administration impériale dans lequel il accuse la France de contredire sa neutralité en soutenant, sous le couvert du secret, les intérêts de la Confédération⁶. Diverses pièces engagent notamment la responsabilité des autorités maritimes, coupables selon William Seward, le secrétaire d'État de l'Union, de fermer les yeux sur la construction de navires pour le compte de la rébellion et de réserver un accueil empressé aux corsaires sudistes - un comble dans la mesure où l'Empire français a adhéré à la déclaration du Congrès de Paris du 16 avril 1856 portant abolition de la guerre de course... L'accusation est suffisamment grave pour que les autorités françaises publient, le 5 février 1864, une circulaire indiquant le traitement qui devra désormais être appliqué, sans distinction de pavillon, aux bâtiments de guerre américains qui se trouveraient dans les eaux françaises⁷.

Quatre mois plus tard, l'arrivée du CSS *Alabama* à Cherbourg vient mettre à l'épreuve ce désir de réglementation. Aussi le premier soin du vice-amiral Dupouy est-il d'en référer à sa hiérarchie. Mais à peine a-t-il adressé une première dépêche télégraphique à l'attention du comte de Chasseloup-Laubat, le ministre de la Marine et des Colonies, qu'on l'informe que le capitaine Semmes a également exprimé le vœu de faire entrer son navire dans le bassin militaire de Cherbourg pour y effectuer des « réparations urgentes » et « indispensables à la sûreté de la navigation ». Sans tarder, il expédie une seconde dépêche à Paris pour savoir « s'il faut accéder à cette requête ou s'il y a lieu de nommer préalablement une commission pour faire constater les besoins du navire »⁸. Le préfet maritime attend encore ses instructions lorsqu'il reçoit, en milieu d'après-midi, la visite du lieutenant John Kell, porteur d'un message du commandant du CSS *Alabama*. L'officier sudiste lui explique que le navire présente de nombreuses avaries, qu'il doit être calfaté dans toutes ses parties, que ses liaisons ont pris du jeu et que ses chaudières ont besoin d'importantes réparations. Embarrassé, Dupouy choisit de se retrancher derrière sa hiérarchie, mais prend néanmoins la liberté de faire remarquer à son interlocuteur qu'aucun bâtiment de guerre étranger n'est légalement autorisé à détenir à son bord des prisonniers s'il se trouve dans les eaux françaises, à plus forte raison s'il nourrit l'intention d'y prolonger son séjour⁹.

La prudence du préfet maritime n'est en rien excessive. S'il a pris connaissance de la circulaire du 5 février 1864, il ignore la marge de manœuvre dont il dispose réellement pour appliquer la neutralité. Indépendamment des instructions officielles, le Sud doit-il continuer à bénéficier d'un traitement de faveur, comme le lui assurent les membres de son état-major, ou convient-il de se tenir sur la réserve afin d'éviter toute cause de friction avec le gouvernement fédéral ? D'expérience, il sait que les commodités offertes au navire confédéré, justifiées ou non, entraîneront inévitablement des complications diplomatiques, comme cela a déjà été le cas lors des relâches du CSS *Florida* à Saint-Pierre de la Martinique et à Brest, ou du CSS *Georgia* à Bordeaux¹⁰.

⁶ Frank Owsley, *King Cotton Diplomacy: Foreign Relations of the Confederate States of America*, Chicago, University of Chicago Press, 1966, p. 422-423.

⁷ *Bulletin officiel de la Marine*, Paris, Imprimerie impériale, 1864, p. 122-123.

⁸ SHM, BB4 1346, Dupouy à Chasseloup-Laubat, Cherbourg, 11 juin 1864 (15:40).

⁹ *Ibid.*, Dupouy à Chasseloup-Laubat, Cherbourg, 11 juin 1864 (19:10).

¹⁰ Voir Archives du ministère des Affaires étrangères, Paris, (désormais AMAE), Affaires diverses politiques, États-Unis, VIII, « Navires confédérés dans les ports français ».

La suite des événements lui donne raison. L'arrivée du CSS *Alabama* à Cherbourg n'est pas passée inaperçue. Sur place, le négociant Édouard Liais, en sa qualité de vice-consul des États-Unis, a aussitôt câblé la nouvelle à Dayton, non sans insister sur la présence de prisonniers fédéraux à bord du corsaire sudiste¹¹. Sans perdre un seul instant, le diplomate américain a adressé une lettre de protestation à Drouyn de Lhuys, le ministre des Affaires étrangères, pour le prier d'exiger leur libération immédiate¹². De son côté, John Slidell, le commissaire spécial du Sud en poste à Paris, en a été informé par l'intermédiaire d'Amédée Bonfils, investi depuis peu de la charge d'agent consulaire des États confédérés à Cherbourg. Sur la question des prisonniers, les différentes parties n'ont aucun mal à trouver un terrain d'entente. Après s'en être ouvert à l'Empereur, Chasseloup-Laubat pose comme condition première au séjour du CSS *Alabama* la libération de tous les prisonniers nordistes¹³. En gage de sa bonne volonté, le capitaine Semmes s'exécute d'autant plus vite qu'il en avait lui-même formulé la demande. En début de soirée, les captifs sont relâchés à proximité de la vigie de l'Onglet en présence du vice-consul des États-Unis.

En revanche, la question des réparations s'avère plus délicate car l'article II de la circulaire du 5 février 1864 stipule qu'en aucun cas *un belligérant ne peut faire usage d'un port français [...] pour y exécuter, sous prétexte de réparations, des travaux ayant pour but d'augmenter sa force militaire*¹⁴. En théorie, aucun bâtiment de guerre ou vaisseau corsaire n'est admis à séjourner plus de vingt-quatre heures dans un port de l'empire ou dans les eaux adjacentes, à l'exception des *cas constatés de relâche forcée pour cause de mauvais temps, d'avaries ou d'épuisement des approvisionnements nécessaires à la sécurité de la navigation*. Il ne peut donc être fourni aux navires belligérants que les vivres, denrées et moyens de réparations indispensables à la *subsistance de son équipage et à la sûreté de sa course en mer*¹⁵.

Le lendemain matin, l'affaire connaît un premier rebondissement. Depuis ses bureaux parisiens, le ministre de la Marine et des Colonies avoue être intrigué par la présence du CSS *Alabama* sur les côtes normandes. Il se demande si Dupouy ne s'est pas laissé bernier par les Sudistes au sujet de l'identité du corsaire. *Ne s'agirait-il pas plutôt du CSS Florida, lui câble-t-il, dont le séjour prolongé à Brest l'année précédente avait fait grand bruit*¹⁶ ? Pendant deux jours, tout en mesurant l'intérêt exceptionnel porté au navire du capitaine Semmes, le préfet maritime vérifie et complète ses informations avant de démentir le soupçon. Il s'agit bien du célèbre CSS *Alabama*, le « vaisseau fantôme » de la Confédération, craint et haï par l'Union, qui poursuit depuis vingt-deux mois une carrière triomphale avec environ soixante-cinq prises en haute mer. Construit aux chantiers Laird de Liverpool, ce coursier des mers avait semé une panique suffisante dans les milieux d'affaires nordistes pour provoquer une flambée du prix des assurances maritimes. Sous le commandement de Raphael Semmes, l'un des officiers de marine les plus doués de sa génération, le corsaire confédéré avait su habilement échapper aux croiseurs fédéraux lancés à ses trousses, avec l'aide de l'*Agrippina*, le trois-mâts barque

¹¹ US State Department, *Papers Relating to Foreign Affairs, 1864*, Washington, Government Printing Office, 1865, part 3, p. 101.

¹² *Ibid.*, p. 102.

¹³ SHM, BB4 1346, Chasseloup-Laubat à Dupouy, Paris, 11 juin 1864 (19:05).

¹⁴ *Bulletin officiel...*, *op. cit.*, p. 122-123.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ SHM, BB4 1346, Chasseloup-Laubat à Dupouy, Paris, 12 juin 1864 (10:37).

qui lui servait d'avitailleur en munitions et en charbon¹⁷. Mais lorsqu'il arrive à Cherbourg, le CSS *Alabama* se trouve en piteux état. Sa croisière échevelée aux quatre coins du globe a épuisé le bâtiment et son équipage. Les doublages en cuivre de ce navire en bois à propulsion mixte sont disjoints par endroits et traînent de l'eau, ralentissant la marche de ce vaisseau réputé pour sa rapidité et sa maniabilité exceptionnelles. D'où l'urgence de procéder à des réparations avant de reprendre la mer¹⁸.

Le 13 juin, au matin, le cas du CSS *Alabama* est évoqué lors de la réunion du Conseil à Rambouillet. Napoléon III ne délivre pas d'ordres précis, mais exige d'être tenu informé de tout ce qui pourrait se passer à Cherbourg. Prévoit-il des complications ? Sans aucun doute, si l'on en croit les lettres de protestation que reçoit Drouyn de Lhuys des représentants des forces belligérantes. Slidell demande que des facilités soient accordées au navire sudiste, conformément au droit public et aux traditions de la marine française. Dayton, de son côté, rappelle au gouvernement français les devoirs qu'impose la neutralité. Et pour cause. Édouard Liais, le vice-consul des États-Unis à Cherbourg, vient de lui communiquer une information inquiétante. Précédé de sa réputation d'invincibilité, le CSS *Alabama* bénéficie des faveurs de la population locale. À longueur de journée, la société élégante, officiels comme citoyens, est reçue à son bord. Expert en relations publiques, le capitaine Semmes est l'objet de toutes les attentions. Que refuserait-on au héros du jour¹⁹ ?

Et pourtant, imbu de ses prérogatives, le vice-amiral Dupouy met un point d'honneur à suivre la circulaire du 5 février 1864. En vain son état-major, acquis à la cause du Sud, tente de le convaincre du bien-fondé de la requête de Semmes. Il est finalement convenu que si, selon la commission technique, le corsaire ne présente pas toutes les garanties nécessaires à la navigation en haute mer, les réparations pourront avoir lieu dans l'arsenal militaire, où le CSS *Alabama* sera échoué en cale sèche. À condition, toutefois, d'obtenir l'accord préalable de l'Empereur, la qualité militaire du port de Cherbourg pouvant être un obstacle en raison du secret entourant les constructions en cours. En revanche, si le navire était jugé apte à reprendre la mer, il serait invité à s'éloigner des côtes dans les vingt-quatre heures. Dans les deux cas, il ne pourra s'approvisionner qu'en vivres et en charbon uniquement²⁰.

IL FAUT COULER LE CSS ALABAMA !

Au grand dam du préfet maritime, la commission technique n'a guère le temps de se mettre à l'ouvrage. Le 11 juin, en début d'après-midi, le capitaine Penhoat lui signale l'arrivée d'une embarcation provenant d'un navire de guerre unioniste qui, après s'être approché, est resté derrière la digue²¹. Monté à bord de *La Couronne*, un officier fédéral obtient l'autorisation de faire entrer l'USS *Kearsarge*, sous les ordres du capitaine John Winslow, dans la rade de Cherbourg. Mais sa manœuvre s'avère particulièrement déroutante. La frégate marque sa présence de manière insolente en entrant dans l'avant-port par la passe est et en traversant lentement la rade pour sortir par la passe ouest et aller ensuite croiser devant la digue. Outré, le vice-amiral Dupouy apprend bientôt que ce

¹⁷ John Kell, *Recollections of a Naval Life, including the Cruises of the Confederate States Steamers Sumter and the Alabama*, Washington, Boulder & Co., 1900.

¹⁸ US Navy Department, *Official Records...*, op. cit., series 1, vol. 3, p. 651-652.

¹⁹ Raphael Semmes, *Service Afloat*, Baltimore, The Baltimore Publishing Company, 1887, p. 751.

²⁰ SHM, BB4 1346, Chasseloup-Laubat à Dupouy, Paris, 13 juin 1864.

²¹ *Ibid.*, Dupouy à Chasseloup-Laubat, Cherbourg, 14 juin 1864 (13:05).

croiseur nordiste a quitté les eaux néerlandaises deux jours plus tôt après l'annonce, par le biais d'une dépêche télégraphique de Dayton, de la présence du CSS *Alabama* sur les côtes normandes²². D'après les premières informations, le capitaine Winslow aurait l'intention d'embarquer à son bord les prisonniers que son adversaire a déposés à terre le 11 juin au soir²³. Transmise au comte de Chasseloup-Laubat, la nouvelle met en émoi les bureaux du ministère de la Marine et des Colonies. La présence simultanée des deux navires ennemis oblige le cabinet des Tuileries à appliquer *stricto sensu* les règles de la neutralité sous peine de complications diplomatiques. D'autant que l'apparition soudaine de l'USS *Kearsarge* laisse entrevoir la perspective d'un affrontement devant Cherbourg. Cinq mois auparavant, ce même vaisseau fédéral avait déjà failli provoquer un incident en montant une garde vigilante au large de Brest, où le CSS *Florida* faisait escale. Seul un concours de circonstances avait empêché le combat d'avoir lieu²⁴.

À Cherbourg, la première tâche des autorités maritimes consiste à contenir l'ardeur belliqueuse des deux commandants. Anciens camarades de promotion, l'un et l'autre se vouent une haine inextinguible²⁵. Aussi la situation est-elle explosive. Semmes rappelle son équipage aux postes de manœuvres et fait abattre les vergues du mât d'artimon et de perroquet. S'il est toujours au mouillage en rade, le CSS *Alabama* commence ses dispositions d'appareillage à une portée de canon seulement de la frégate nordiste. Le vice-amiral Dupouy peut-il s'interposer ? Théoriquement, l'article V de la circulaire du 5 février 1864 précise qu'il doit y avoir *un intervalle d'au moins vingt-quatre heures entre le départ de tout navire de l'un des belligérants et le départ subséquent de tout bâtiment de guerre ou corsaire de l'autre belligérant*²⁶. Mais dans l'esprit des officiers américains, cette règle ne vaut que si les deux vaisseaux ont jeté l'ancre dans le port, ce qui n'est pas le cas de l'USS *Kearsarge*. La frégate adverse se contentant de croiser devant la digue, le capitaine Semmes estime qu'il a le droit de répondre au défi qui lui est lancé, à condition toutefois de ne pas l'attaquer dans la limite des eaux territoriales, c'est-à-dire à moins de trois milles nautiques de la côte²⁷. Or, le vice-amiral Dupouy lui interdit de quitter la rade de Cherbourg moins de vingt-quatre heures après que le navire nordiste a quitté les « eaux françaises ». Pour le contraindre à obtempérer, il ordonne à *La Couronne* de prendre des dispositions extérieures d'appareillage et de pointer ses canons en direction du CSS *Alabama*. La tactique s'avère payante. Frustré, Semmes n'en reste pas moins décidé à se battre le plus tôt possible. *Je désire*, écrit-il à l'agent Bonfils, *que vous fassiez connaître au vice-consul des États-Unis que mon intention est d'accepter le combat avec le Kearsarge aussitôt que j'aurai fait effectuer les réparations nécessaires. J'ose espérer que l'ennemi ne partira pas avant que je ne sois autorisé à sortir*²⁸. Un véritable cartel auquel Winslow se hâte de répondre²⁹. Le défi est lancé.

En attendant les instructions du comte de Chasseloup-Laubat, le préfet maritime hésite à accorder au commandant nordiste l'autorisation d'embarquer les anciens prisonniers du CSS *Alabama*. Un tel transfert, en effet, pourrait être considéré comme un renfort d'équipage pour l'USS *Kearsarge*, éventualité contre laquelle le capitaine Semmes s'élève en se référant, par une certaine ironie, à l'article III de la circulaire du 5 février

²² John Ellicott, *The Life of John Ancrum Winslow*, New York, G. P. Putnam's Sons, 1902, p. 177.

²³ SHM, BB4 1346, Dupouy à Chasseloup-Laubat, Cherbourg, 14 juin 1864 (16:35).

²⁴ AMAE, Affaires diverses politiques, États-Unis, VIII, « Navires confédérés dans les ports français ».

²⁵ John Ellicott, *op. cit.*, p. 46 ; Raphael Semmes, *Service...*, *op. cit.*, p. 751.

²⁶ *Bulletin officiel...*, *op. cit.*, p. 123.

²⁷ SHM, BB4 1346, Dupouy à Chasseloup-Laubat, Cherbourg, 15 juin 1864.

²⁸ U.S. Navy Department, *Official Records...*, *op. cit.*, series 1, vol. 3, p. 648.

²⁹ Arthur Sinclair, *Two Years on the Alabama*, Londres, Gay & Bird, 1896, p. 258.

1864. Prudent, le vice-amiral Dupouy décide d'interdire l'embarquement projeté de concert avec le vice-consul des États-Unis. Il n'entend pas privilégier l'un des belligérants au détriment de l'autre³⁰.

Bien lui en a pris car, à Paris, les nouvelles en provenance de Cherbourg déclenchent la colère du ministre de la Marine. Le 15 juin, il prend deux décisions supposées témoigner de son impartialité. D'une part, il ordonne aux autorités maritimes de surveiller attentivement les communications des deux navires pour les empêcher de recevoir, sous quelque forme que ce soit, une « augmentation de force militaire ». De l'autre, il refuse au CSS *Alabama* l'entrée dans l'un des bassins de l'arsenal sous prétexte qu'elle n'est pas indispensable pour le mettre en état de reprendre la mer. Ses consignes sont claires. Quoi qu'il arrive, l'observation de la neutralité devra être exemplaire. Sur terre comme sur mer³¹.

Le même jour, alors qu'il ignore la réponse négative du ministre, le capitaine Semmes informe le vice-amiral Dupouy qu'il abandonne sa demande d'entrer à l'arsenal, exprimant en revanche le souhait de pouvoir prendre du charbon au bassin de commerce³². Une suite favorable est donnée à sa requête. Mais en donnant les moyens au CSS *Alabama* de reprendre la mer, le ministre croit-il alors, comme il le sous-entend dans une lettre adressée à Drouyn de Lhuys, que cette « ennuyeuse affaire » touche bientôt à sa fin³³ ?

Car de nouveaux développements laissent présager le contraire. Le 15 juin, au matin, le vice-amiral Dupouy reçoit la visite du capitaine Winslow et s'entend confirmer que l'USS *Kearsarge* n'est pas venu à Cherbourg pour reprendre les prisonniers fédéraux mais pour y défier le CSS *Alabama*. En termes secs, le préfet maritime lui fait remarquer qu'il ne pourrait l'autoriser à croiser continuellement à proximité de la digue et à l'intérieur des eaux françaises. Il insiste donc pour que la frégate nordiste entre en rade conformément à l'autorisation de libre pratique qui lui a déjà été donnée ou, au contraire, s'éloigne d'au moins trois milles³⁴.

Le lendemain matin, la situation est toujours préoccupante. L'USS *Kearsarge* continue de louvoyer en vue du port, mais cette fois à la limite des eaux territoriales. Le CSS *Alabama*, de son côté, est toujours en rade, mais le bruit court que le capitaine Semmes aurait l'intention de sortir pour aller attaquer son adversaire. Sanglé dans un uniforme resplendissant, l'officier sudiste, qui cultive sa popularité à Cherbourg, a déclaré publiquement qu'il se battra *jusqu'à la mort*. Ce sont pourtant les manœuvres provocatrices de la frégate nordiste qui inquiètent le plus les autorités. En vain Dupouy a-t-il essayé de convaincre le capitaine Winslow de jeter l'ancre à l'intérieur du port, ce qui lui aurait permis d'imposer un intervalle de vingt-quatre heures entre les départs des deux vaisseaux. Au milieu de l'agitation ambiante, le vice-amiral s'évertue à dégager sa responsabilité et à envisager tous les cas de figure. Si le corsaire sudiste décide d'aller attaquer son adversaire, il ne pourra, de bonne foi, s'y opposer dans la mesure où ce dernier se trouve à plusieurs milles des côtes françaises. En revanche, s'il ne manifeste pas l'intention de quitter le port, le préfet maritime ne croit pas non plus qu'il soit de son devoir de l'y forcer en présence de l'ennemi³⁵. Pour la première fois, un cas pratique démontre les lacunes de la circulaire du 5 février 1864. Pour preuve, depuis qu'on a refusé

³⁰ SHM, BB4 1346, Dupouy à Chasseloup-Laubat, Cherbourg, 15 juin 1864 (16:35).

³¹ *Ibid.*, Chasseloup-Laubat à Dupouy, Paris, 15 juin 1864 (12:35).

³² *Ibid.*, Dupouy à Chasseloup-Laubat, Cherbourg, 14 juin 1864 (14:05).

³³ *Ibid.*, Chasseloup-Laubat à Drouyn de Lhuys, Paris, 15 juin 1864.

³⁴ *Ibid.*, Dupouy à Chasseloup-Laubat, Cherbourg, 16 juin 1864.

³⁵ *Ibid.*

au capitaine Semmes l'autorisation de procéder à des réparations, le séjour du CSS *Alabama* n'a plus lieu d'être. Le cabinet impérial invoque désormais le bénéfice de l'asile maritime pour justifier son escale prolongée. Une attitude protectrice et bienveillante qui, à la vérité, en dit long sur ses réelles inclinations.

À Paris, le comte de Chasseloup-Laubat recule devant l'hypothèse d'un affrontement en vue de Cherbourg. Tous ses efforts visent à intimor l'ordre à l'USS *Kearsarge* de s'éloigner davantage des côtes françaises. Veut-il donner au CSS *Alabama* la possibilité de s'esquiver ? Peut-être, s'il garde en mémoire un précédent³⁶. Le 19 novembre 1862, Semmes avait su déjouer la surveillance serrée exercée sur lui par l'USS *San Jacinto* alors qu'il se trouvait dans la rade de Fort-de-France en Martinique. À cette occasion, il avait profité de la nuit pour prendre le large. Quoi qu'il en soit, pour Chasseloup-Laubat, la position du croiseur unioniste n'est pas « dans les convenances internationales ». *Les droits qu'un État souverain possède sur les mers adjacentes au territoire, écrit-il à Dupouy, s'étendent jusqu'à la distance « qui peut être gardée par les armes »*. Or, le navire fédéral se trouve quasiment à la portée des canons français et croise si près de la côte qu'il semble « bloquer le port », ce qui est inacceptable³⁷. Aussi est-il porté à inviter le préfet maritime de Cherbourg à employer des « mesures de rigueur » vis-à-vis de ce bâtiment pour qu'il s'éloigne davantage. L'affaire menace de prendre de l'ampleur. Convaincu qu'un combat qui se tiendrait à une distance aussi rapprochée des côtes serait « offensant pour la dignité de la France », Drouyn de Lhuys demande à Dayton d'user de son influence pour faire entendre raison au capitaine Winslow³⁸. L'avertissement est pris au sérieux. Le ministre des États-Unis charge son propre fils, deuxième secrétaire de la légation, de se rendre à Cherbourg pour communiquer avec le commandant de l'USS *Kearsarge*. Les ordres sont formels. Le croiseur nordiste doit veiller au respect des eaux territoriales françaises pour éviter toute complication malvenue avec le gouvernement impérial et, autant que possible, essayer d'entraîner le CSS *Alabama* au large. En aucun cas, toutefois, cette contrainte ne doit le détourner de sa mission : *Il faut couler l'Alabama !*³⁹.

Sur place, l'atmosphère s'apparente désormais à une veillée d'armes. Les forces de la gendarmerie, sous les ordres du capitaine Lefèvre, ont été mises à contribution pour surveiller les communications des deux navires. Le préfet maritime a eu vent de rumeurs faisant état de prochains renforts d'équipage. Trois officiers de la marine confédérée, entre autres, ont été interpellés alors qu'ils tentaient vraisemblablement de monter à bord du CSS *Alabama*⁴⁰. Le 18 juin, Semmes se rend à nouveau dans les bureaux de la préfecture maritime pour remercier les autorités françaises de leur hospitalité. Il annonce à Dupouy que son navire quittera la rade le lendemain matin entre neuf et dix heures dans le but d'engager le combat avec l'ennemi⁴¹. Rendue publique, la nouvelle se répand à travers le pays. Le CSS *Alabama*, lui, a rendez-vous avec l'Histoire.

³⁶ James Bulloch, *The Secret Services of the Confederate States in Europe*, New York, G. P. Putnam's Sons, 1884, I, p. 277-278.

³⁷ SHM, BB4 1346, Chasseloup-Laubat à Drouyn de Lhuys, Paris, 16 juin 1864.

³⁸ National Archives, Dispatches from U.S. Ministers to France, LV, Dayton à Seward, Paris, 16 juin 1864.

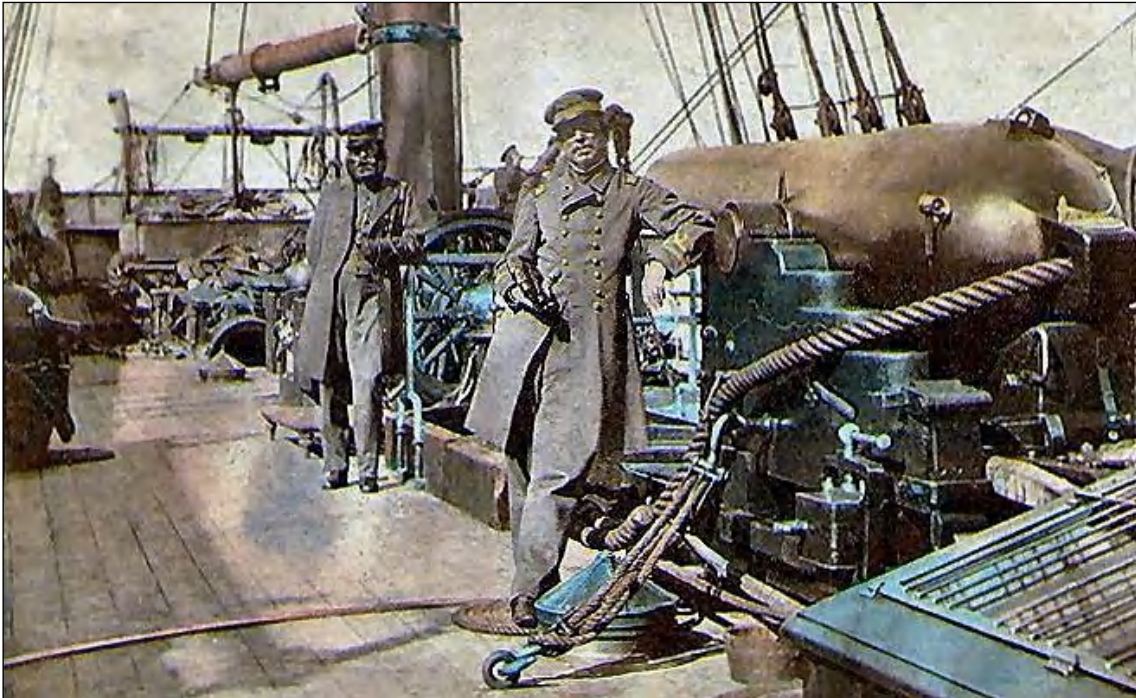
³⁹ U.S. Navy Department, *Official Records...*, op. cit., series 1, vol. 3, p. 57-58.

⁴⁰ Arthur Sinclair, op. cit., p. 260.

⁴¹ SHM, BB4 1346, Dupouy à Chasseloup-Laubat, Cherbourg, 18 juin 1864 (15:55).



Le CSS Alabama (Peinture par Tom Freeman) et son commandant Raphael Semmes, (Gravure de R. Semmes dans "Memoirs of Service Afloat")



Le pont de l'Alabama photographié en 1863 à Cape Town. Raphael Semmes est appuyé contre un des canons à pivot de 8 pouces du navire. Son second, le premier lieutenant John M. Kell, se tient à la barre du navire (U.S. Naval Historical Center)



Le cuirassé français La Couronne tel qu'il apparut en 1864 (Musée de la Marine, Paris) et son commandant Jérôme Penhoet (Photo G. Hastings)



Le vice-amiral Augustin Dupouy, préfet maritime de Cherbourg (Musée de la Marine)



La préfecture maritime de Cherbourg (Photo Charles Priestley)



Le USS Kearsarge (Peinture par Clary Ray) et son commandant John A. Winslow (Library of Congress)



Le comte Prosper de Chasseloup-Laubat, ministre de la Marine (Archives nationales, Paris)



Samuel Barron, officier supérieur de la marine confédérée en Europe (National Archives)



Cherbourg vers 1895 – Le quai Alexandre III avec ses docks commerciaux et la Montagne du Roule à l'arrière gauche (Library of Congress)



Vue générale du vaste arsenal naval de Cherbourg tel qu'il apparut probablement à Semmes et Winslow (Musée de la Marine, Paris)



Entrée principale de l'arsenal dans les années 1860 (carte postale fin XIX^e)



La même entrée aujourd'hui (Photo Charles Priestley)



A gauche : le lieutenant John Kell pose à côté du canon de 8 pouces Blakely dirigé vers la poupe du navire (Cape Town Archives)
A droite : l'aspirant Edwin Anderson se tient à côté d'un des six canons de 32 livres de l'Alabama (U.S. Naval Historical Center)



Un officier non-identifié se tient sur le pont, en avant d'un groupe de marins à la poupe du navire (U.S. Naval Historical Center)



Les lieutenants A. Sinclair et R.F. Armstrong
(In A. Sinclair "Two Years on the Alabama")



Raphael Semmes assis à côté du clinomètre de l'Alabama (Internet)



Le lieutenant John M. Kell vers 1860
(U.S. Naval Historical Center)



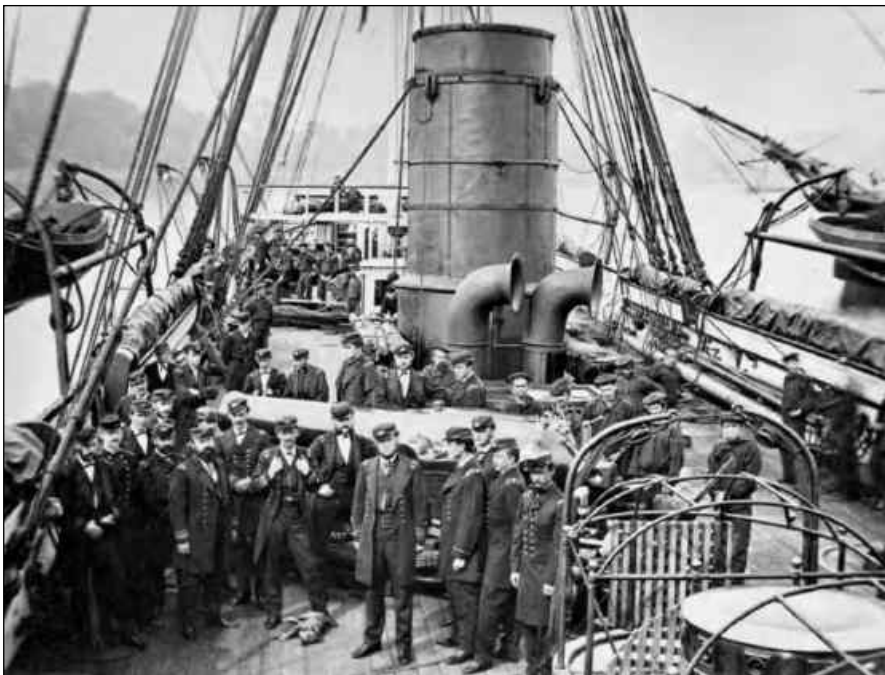
Francis Galt, le chirurgien et officier payeur de l'Alabama (U.S. Naval Historical Center)



Le USS Kearsarge fin 1864 (U.S. Naval Historical Center)



Deux vues du pont du Kearsarge, chacune illustrée d'un canon Dahlgren de 11 pouces sur pivot (U.S. Naval Historical Center)



*Les officiers et matelots posant sur le pont du USS Kearsarge
(U.S. Naval Historical Center)*



*Capt. John A. Winslow
(U.S. Naval Historical Center)*



*Lt. James S. Thornton
(U.S. Naval Historical Center)*



Le casino des Bains de Mer de Cherbourg fut officiellement inauguré le 15 juin. A gauche, vue de face et des jardins. A droite, vue arrière avec la terrasse surplombant la plage. (Cartes postales fin XIX^e siècle)



Place Napoléon et l'église de la Trinité. C'est ici que Raphael Semmes rencontra Alicia Hamond (Carte postale fin XIX^e siècle)



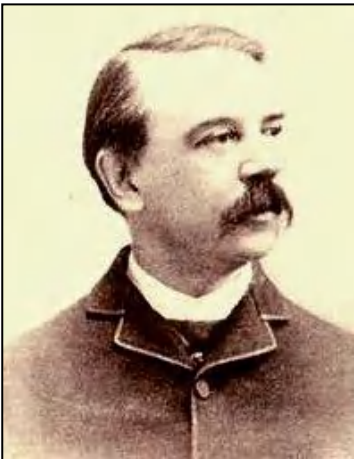
L'église Saint-Clément où Semmes vint prier le soir du 18 juin (Carte postale fin XIX^e siècle)



Vue actuelle de la chapelle Saint-Germain à Querqueville, surplombant la passe ouest (Photo Gérard Hawkins)



Rien n'a vraiment changé depuis juin 1864 lorsqu'Alfred Howland peint la scène ci-dessous (Photo Charles Priestley)



William L. Dayton Jr., le fils du ministre en France (Library of Congress)



Une foule de spectateurs se rassembla à la chapelle St-Germain de Querqueville, 8 km à l'ouest de Cherbourg, pour observer la bataille qui se prépare (Peinture par Alfred Howland)



Carte britannique de 1858 représentant le port de Cherbourg et les fortifications terrestres et maritimes (London National Archives)



Vue de la Passe ouest du port de Cherbourg, depuis Querqueville, au travers de laquelle l'Alabama mit la vapeur pour rencontrer le Kearsarge. A l'avant-plan Fort Chavagnac. Les forts de l'Ouest, Central et de l'Est se trouvent sur la digue centrale (Photo Internet)



Mme V. Feuillet qui visita l'Alabama avant le combat (Peinture par J-L Machard)



En sortant vers le large, l'Alabama croisa le Napoléon, l'ancien navire de guerre de l'amiral Dupouy (Peinture par B. Lauvergne, Musée de la Marine, Paris)



A quelques centaines de mètres, l'Alabama ouvrit le feu avec sa batterie tribord. Alors que les navires se rapprochaient, le Kearsarge vira de bord et ouvrit le feu avec des canons de tribord. Dès lors, le combat devint général (Peinture par A. Jacobsen)



L'Alabama vira à bâbord pendant que ses canons maintenaient un feu continu. A un moment, un obus du Blakely atteint l'étrambot du Kearsarge sans exploser. A l'arrière-plan, on peut apercevoir Cherbourg (Peinture par Jean-Baptiste Durand-Brager)



Sur le pont du Kearsarge, les canonniers rechargent un canon Dahlgren de 11 pouces dont les effets sont dévastateurs. En face, l'Alabama commence à sombrer par la poupe (Lithographie par Louis Prang & Co., Library of Congress)



A bord de l'Alabama, le Lt Kell ordonne à un équipage des 32 livres de reprendre le canon Blakely de 8 pouces après que la moitié des servants a été tué par l'explosion d'un obus du Kearsarge. Semmes est au poste de commandement (Peinture par Gregory Manchess)



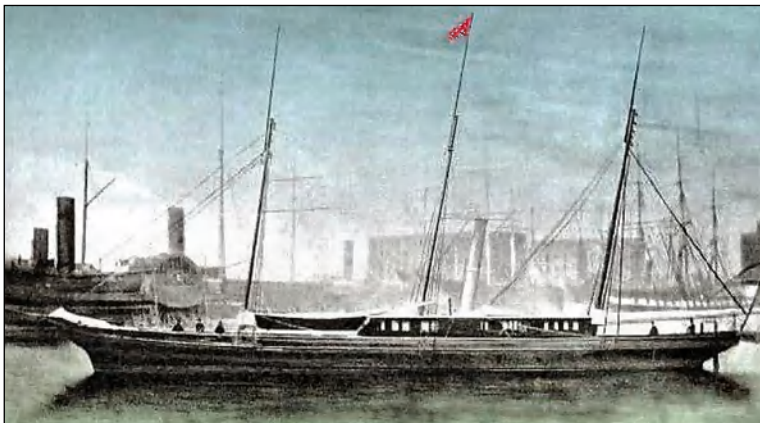
Atteint plusieurs fois par les tirs précis du Kearsarge, l'Alabama s'enfonce dans les eaux par la poupe tandis que l'étrave s'élève graduellement vers le ciel (Peinture par Julian O. Davidson)



Le grand mât brisé de l'Alabama est tombé à la mer alors que le navire s'enfonce par la poupe. Semmes a ordonné l'abandon du navire. Des membres d'équipage survivant ont pris place dans des canots de sauvetage non endommagés (Peinture par Louis Lebreton)



Tragique représentation des derniers moments de l'Alabama avant de couler. Des marins sautent à l'eau alors que les blessés et non-nageurs tentent de prendre place dans un canot de sauvetage encore intact (Peinture par Andy Thomas)



Le commandant Evan Parry Jones (à dr.) du Deerhound mit le cap vers l'Alabama en train de couler. Après avoir mis ses canots à l'eau, il repêcha 41 officiers et marins des eaux, Semmes et Kell inclus, puis mit les voiles vers l'Angleterre (In A. Sinclair: *Two Years on the Alabama*)



Gauche : le Deerhound (à l'arrière au milieu) approcha l'Alabama pour récupérer les survivants (Hulton Archive/Getty Image)
Droite : un canot du Deerhound à la rescousse de Raphael Semmes. Le Kearsarge est en arrière-plan (Gravure d'époque)



Des bateaux pilotes français sauvent des membres d'équipage de l'Alabama (Lithographie par A. Hoen & Co., Baltimore). Auguste Doucet (à dr.) de l'Alphonsine Marie repêcha 2 hommes qu'il fût forcé de remettre à un des canots du Kearsarge (Pandolfi collection)



Les blessés du Kearsarge et de l'Alabama furent débarqués et emmenés à la vigie de l'Onglet (Carte postale fin XIX^e siècle)

La vigie de l'Onglet telle qu'aujourd'hui (Photo Charles Priestley)



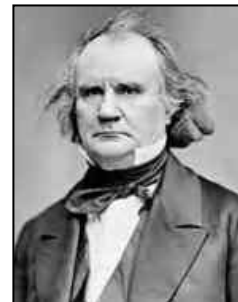
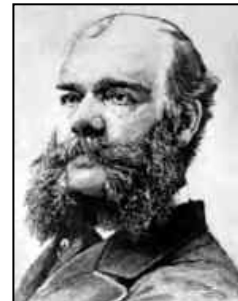
Les blessés furent ensuite envoyés à l'hôpital naval provisoire qui était scindé en deux : un bâtiment de l'ancienne abbaye du Voeu (à g.) et une aile des anciens baraquements construits en 1784 pour y loger les travailleurs de la grande digue du port (à dr.) (Photos C. Priestley)



George Appleby et James King de l'Alabama furent enterrés au vieux cimetière de Cherbourg (tombes à l'arrière). L'obélisque à gauche avec la plaque en laiton marque la tombe de William Gowen, ou Gowen, la seule victime du Kearsarge. La tombe à droite est celle de l'assistant chirurgien James J. Allingham du USS Frolic qui mourut de cause naturelle en octobre 1865 (Photos Internet)



Lorsque le Deerhound arrive à Southampton, les blessés sont emmenés au Sailors' Home sur Canute Road (Hampshire Record Office)
A droite, Semmes et Kell trouvent refuge au Kelway's Hotel, sur Queen's Terrace, aujourd'hui l'Oriental Hotel (Photo C. Priestley)



Ci-dessus, John Kell, le Dr Wiblin et Raphaël Semmes photographiés le 20 juin à Southampton (cowanauctions.com). James Bulloch, l'agent confédéré en Angleterre (haut dr.) et James Mason, le commissaire confédéré (bas dr.) leur rendirent visite (National Archives)



A gauche, le canon rayé sur pivot Blakely de l'Alabama remonté de l'épave du navire en 1994 est exposé dès juin 2002 à Cherbourg.
A droite, l'obus non explosé de l'Alabama coincé dans l'étambot du Kearsarge (Photos Hubert Leroy et Navy Yard Museum, Washington)

L'HEURE DE VERITE

La réaction des autorités maritimes est immédiate. Le vice-amiral Dupouy convoque d'urgence les officiers de son état-major pour leur délivrer ses instructions. Le capitaine Penhoat, commandant de la rade, est spécialement chargé de veiller à ce que le combat se déroule à l'extérieur des eaux territoriales. Au cas où l'un des deux adversaires ne respecterait pas la souveraineté française sur cette zone littorale, *La Couronne*, après des tirs de sommation règlementaires, serait autorisée à faire usage de la force. En outre, l'accès à la digue sera interdit pour empêcher quiconque de faire des signaux à l'USS *Kearsarge* en vue de signaler les manœuvres du CSS *Alabama*. Le sémaphore de Cap Lévi, situé dans le bourg voisin de Fermanville, rendra compte à l'amirauté de l'évolution des deux bâtiments. Autre précaution, le vapeur *Le Var* sera mis sous pression, prêt à appareiller en prévision des secours éventuels à apporter en cas de naufrage, tandis que les bateaux pilotes de la station pourront prendre la mer à condition, pour des raisons de sécurité, de se tenir à une distance convenable des belligérants⁴².

De telles dispositions semblent s'imposer. Winslow et Semmes sont décidés à couler pavillon haut plutôt que de se rendre. Pour le premier, l'occasion est belle d'accroître sa renommée en mettant fin aux agissements de l'insaisissable corsaire, la terreur des navires marchands de l'Union⁴³. Pour le second, en revanche, l'honneur du Sud est en jeu. Il ne voit dans l'attitude de l'USS *Kearsarge* qu'une insulte, un défi à relever séance tenante. Craignant à juste titre l'arrivée d'autres croiseurs nordistes, il refuse de se laisser interner à Cherbourg sous la protection du gouvernement français⁴⁴. Il choisit de combattre pour prouver avec panache que le CSS *Alabama* n'est pas un *navire de piraterie* mais un *bâtiment de guerre capable de combattre dans les règles une frégate fédérale*⁴⁵. Pendant l'été 1863, n'a-t-il pas envoyé par le fond l'USS *Hatteras*, une canonnière cuirassée unioniste, alors qu'il naviguait près de Galveston ? Malgré son infériorité face à l'USS *Kearsarge* en vitesse, en puissance de feu et en fraîcheur, le corsaire sudiste entend se montrer à la hauteur de sa réputation.

La journée du 19 juin s'annonce fertile en événements. Tôt dans la matinée, le vice-amiral Dupouy se place aux avant-postes. Accompagné d'invités personnels, parmi lesquels l'écrivain Octave Feuillet, ainsi que plusieurs officiers de son état-major, il gagne les abords de la digue à bord d'une chaloupe. Un climat d'exaltation générale règne en ville⁴⁶. Ce jour de repos dominical coïncide avec l'inauguration du nouvel établissement des bains de mer et l'ouverture du casino de Cherbourg. Dès l'aube, des milliers de badauds, auxquels se mêlent nombre de Parisiens tout juste arrivés par le premier train de plaisirs de l'année, gravissent les hauteurs dominant la rade pour assister à ce qui promet d'être l'événement majeur de la saison. D'autres envahissent les quais ou se précipitent sur la plage, en canot à proximité de la digue, tandis que, pour ne rien manquer du combat, les marins montent par dizaines dans les vergues des navires de l'escadre. Tous, ou presque, font des vœux pour le CSS *Alabama* et le capitaine Semmes, le *lion des mers*, dont ils admirent à la fois la *mâle résolution* et la *tournure chevaleresque*⁴⁷.

⁴² Paul Ingouf, « *Coulez l'Alabama !* », Cherbourg, Éditions La Dépêche, 1976, p. 52-53.

⁴³ John Ellicott, *op. cit.*, p. 179.

⁴⁴ Raphael Semmes, *Croisières de l'Alabama et du Sumter. Livre de bord et journal particulier*, Paris, E. Dentu, 1864, p. 382. Dès le 12 juin, le capitaine Winslow avait mis en état d'alerte plusieurs navires fédéraux en escale dans les eaux environnantes.

⁴⁵ *Le Phare de la Manche*, 18 juin 1864.

⁴⁶ *Le Journal des débats*, 21 juin 1864.

⁴⁷ Xavier Bonjean, « *Honneur à l'Alabama !* », Paris, Le Petit Journal, 1864, p. 2.

À neuf heures précises, le CSS *Alabama* est sous vapeur et appareille sous les vivats de la foule. Comme convenu, le corsaire est escorté par *La Couronne* jusqu'à la limite des eaux territoriales⁴⁸. Parvenue à la distance des trois milles nautiques, la frégate impériale fait demi-tour et reprend son mouillage en rade, maintenant ses feux allumés pour être prête à repartir en cas de besoin. Pendant ce temps, au large, le vaisseau sudiste se dirige droit sur l'USS *Kearsarge*. Suivant les ordres du capitaine Winslow, le navire fédéral manœuvre à petite vitesse, cherchant à livrer bataille le plus loin de la côte pour rendre l'issue du combat décisif. Soudain, à environ onze milles de Cherbourg, direction nord-est, le bâtiment unioniste vire de bord pour se retourner sur l'ennemi. À l'aide d'une longue-vue, le vice-amiral Dupouy scrute les évolutions des deux adversaires. Sous un soleil implacable, ceux-ci se portent résolument à la rencontre l'un de l'autre sur deux lignes presque parallèles⁴⁹.

Une vigoureuse canonnade ne tarde pas à s'engager. À une vitesse de neuf nœuds, les deux vaisseaux combattent à contre-bord en couvrant des cercles successifs de quatre cents à six cents mètres de diamètre⁵⁰. Tirées en enfilade, les premières bordées du CSS *Alabama* sont tirées avec trop de précipitation et ne causent quasiment aucun dommage. Tout juste quelques boulets rebondissent-ils sur la coque du navire nordiste. La veille, le capitaine Winslow avait, dans le plus grand secret, cuirassé les parties vitales de son croiseur d'un doublage de chaînes dissimulées sous un soufflage de bois. La ruse fonctionne à merveille. Se rapprochant de son adversaire jusqu'à une distance de deux cents mètres, l'USS *Kearsarge* ouvre le feu avec ses canons de tribord. Les marins nordistes font preuve de davantage de précision, semant la panique parmi l'équipage du CSS *Alabama*. Pendant plus d'une heure, la bataille fait rage⁵¹. *On entendait le grondement formidable des canons, écrira un témoin. À travers les obscures vapeurs de la poudre, on voyait les boulets tomber dans la mer, puis sortant du gouffre qu'ils avaient entrouvert, des gerbes d'écume légère s'élever au-dessus des flots. Tout cela était d'une terrible grâce ! Personne ne pouvait prévoir l'issue du combat*⁵².

Et pourtant, le combat tourne nettement à l'avantage de l'USS *Kearsarge*. À bord du corsaire sudiste, les dégâts sont importants. Un obus a explosé devant les feux au milieu des chaudières tandis qu'un autre a mis le feu au magasin et ouvert une large voie d'eau dans la coque à hauteur de la ligne de flottaison⁵³. Le CSS *Alabama* manœuvre à grand-peine. Aussi est-il contraint de déployer ses voiles. Il donne l'impression de fuir le combat et de faire route vers Cherbourg. Mais son adversaire finit par lui donner le coup de grâce. Un obus frappe son gouvernail. Désarmé, le corsaire cherche vainement à gagner la côte, mais l'eau s'engouffre de plus en plus dans ses cales. Tout en maintenant un feu violent, l'USS *Kearsarge* augmente sa vitesse de croisière pour lui couper la retraite. Le sort du CSS *Alabama* semble scellé, tant il commence à sombrer par l'arrière. Réfugié à l'avant avec son équipage, Semmes hisse le pavillon de détresse. Quelques minutes plus tard, le navire dresse brutalement son étrave hors de l'eau avant de s'enfoncer, focs déployés, dans les profondeurs⁵⁴ ...

Le naufrage du CSS *Alabama* n'a laissé à la surface de l'eau que des débris. Certains membres de l'équipage cherchent à se sauver à bord de canots de sauvetage ou sur des

⁴⁸ *Le Moniteur universel*, 24 juin 1864.

⁴⁹ James Bulloch, *op. cit.*, I, p. 277-290.

⁵⁰ AMAE, Affaires diverses politiques, États-Unis, VIII, Bonfils à Slidell, Cherbourg, 19 juin 1864 (11:30).

⁵¹ Princeton University Library, William L. Dayton Papers, "Notes from Cherbourg", 22 juin 1864.

⁵² Valérie Feuillet, *Quelques années de ma vie*, Paris, Calmann-Lévy, 1894, p. 276.

⁵³ William Leary, "*Alabama* versus *Kearsarge*", *The American Neptune*, 1969, n° 1, p. 167-173.

⁵⁴ SHM, BB4 1346, Dupouy à Chasseloup-Laubat, Cherbourg, 19 juin 1864 (13:20).

épaves. D'autres se débattent au milieu des flots avec l'énergie du désespoir. Le vice-amiral Dupouy expédie aussitôt *Le Var* vers les lieux du combat, mais celui-ci s'étant déroulé à environ huit milles de la côte, les premières opérations de sauvetage sont prises en charge par trois bateaux pilotes français et le yacht anglais *Deerhound*, témoins les plus proches du drame. Devançant l'USS *Kearsarge*, le propriétaire du voilier britannique, John Lancaster, recueille à son bord une cinquantaine de naufragés, dont le capitaine Semmes. Acquis à la cause sudiste, il profite de la confusion générale pour mettre le cap sur les côtes anglaises. D'où la colère des marins nordistes en apprenant la supercherie. Sous la menace des armes, ils obligent ainsi l'équipage de *L'Alphonsine Marie* à leur remettre les deux rescapés qu'ils ont secourus et placés sous la protection du pavillon français. Prompts à la manœuvre, le *Deux Sœurs* et le *Lutin* échappent à leur vigilance. Ils ramènent neuf naufragés dans une ville en état de choc⁵⁵.

En milieu d'après-midi, l'USS *Kearsarge* vient mouiller dans la rade de Cherbourg. D'après un témoin de la scène, le capitaine Winslow entre *trionphalement dans la ville, les pistolets à la ceinture et le visage noirci par la poudre*⁵⁶. D'humeur massacranche, il se plaint à Dupouy d'avoir été privé des fruits de sa victoire⁵⁷. Pendant que quatorze blessés, dont trois nordistes, sont conduits à l'hôpital maritime pour recevoir des soins de première urgence, des tractations ont débuté entre Édouard Liais et Amédée Bonfils au sujet des matelots sudistes retenus à bord de la frégate nordiste. Théoriquement, un navire belligérant n'a pas le droit de stationner dans un port neutre avec des prisonniers. Plutôt que de s'exposer au courroux des autorités françaises, Winslow décide de débarquer cinquante-deux marins et cinq officiers du Sud sur parole, avant de recevoir un télégramme de Dayton lui enjoignant de n'en rien faire : *Non, non ! En aucune façon. Relâcher vos prisonniers sur parole impliquerait de fait la reconnaissance de l'Alabama comme vaisseau régulier. [...] C'est ce que notre gouvernement a constamment refusé*⁵⁸.

Au milieu de ces événements, le vice-amiral Dupouy ne perd pas de vue la nécessité de veiller à l'ordre public. *L'excitation qui règne en ville, écrit-il à Chasseloup-Laubat, est excessive*. Il craint que des troubles n'éclatent entre les prisonniers fédéraux débarqués le 11 juin dernier et les rescapés du CSS *Alabama*. De concert avec le vice-consul des États-Unis, il organise le départ des premiers à bord du paquebot *Le Colibri* pour le surlendemain matin à destination du Havre. Par mesure de prudence, il met en état d'alerte pour la nuit les forces de police du capitaine Barbedor et les gendarmes du capitaine Lefèvre. À la demande du sous-préfet, les gendarmes maritimes du capitaine Dubois se tiennent également prêts à intervenir en cas de débordement⁵⁹.

SOUS LE SIGNE DE LA NEUTRALITE ?

La nouvelle fait aussitôt la une des journaux⁶⁰. L'affaire émeut à tel point Napoléon III qu'il adresse, le soir même du combat, un message au comte de Chasseloup-Laubat : *Je*

⁵⁵ Archives Nationales, Fonds de la Marine, CC4 101, *Propositions de récompense pour faits de sauvetage lors de l'année 1864*. Voir également *Le Phare de la Manche*, 22 juin 1864, *La Patrie*, 23 juin 1864.

⁵⁶ Valérie Feuillet, *op. cit.*, p. 278.

⁵⁷ US Navy Department, *Official Records...*, *op. cit.*, series 1, vol. 3, p. 59-60.

⁵⁸ AMAE, Affaires diverses politiques, États-Unis, VIII, Dayton à Winslow, Paris, 19 juin 1864 (21:40).

⁵⁹ SHM, BB4 1346, Dupouy à Chasseloup-Laubat, Cherbourg, 19 juin 1864.

⁶⁰ *Le Moniteur universel*, 21-29 juin 1864 ; *Le Journal des débats*, 22 juin 1864 ; *L'Illustration*, 25 juin 1864. Se reporter à Auguste Laugel, « Les corsaires confédérés et le droit des gens », *Revue des Deux Mondes*, juillet-août 1864, LII, p. 224-248.

regretterais vivement la catastrophe de l'Alabama si, comme on le dit, nous l'avions forcé à partir ; j'espère que cela n'est point exact⁶¹. Dès le lendemain matin, le chef d'état-major du ministre se rend à Fontainebleau pour assurer l'Empereur de la *conduite irréprochable* des autorités cherbourgeoises. À son tour, Drouyn de Lhuys se fait rassurant dans une dépêche qui dégage la responsabilité du gouvernement français : *Nous avons fait tout ce qui était possible pour empêcher la rencontre. J'ai insisté fortement [...] auprès de M. Dayton pour faire éloigner le second de ces navires, et M. de Chasseloup, depuis l'apparition du Kearsarge, a dissuadé l'Alabama de sortir. [...] Nous n'avons pas le droit de nous opposer par la force au combat en dehors de nos eaux territoriales. Nous sommes parfaitement en règle au point de vue de la neutralité*⁶².

La meilleure justification émane cependant du vice-amiral Dupouy. Dans son rapport, il assure avoir *satisfait à tous les devoirs que la plus stricte neutralité [...] imposait*⁶³. S'il déplore que le sang ait coulé, il se félicite d'avoir pu concilier les sentiments d'humanité, les règles de l'hospitalité, les lois de la neutralité ainsi que le respect de la souveraineté nationale dans les eaux territoriales⁶⁴.

L'affaire connaît cependant de nouveaux rebondissements. À grand renfort médiatique, les représentants des belligérants remettent en question l'attitude du préfet maritime de Cherbourg. Ils l'accusent de négligence dans l'exercice de ses fonctions, John Slidell, le commissaire des États confédérés en France, étant le plus tranchant dans ses accusations. À Fontainebleau, il a élevé des protestations contre la « réception inamicale » qu'aurait reçue le CSS *Alabama* dans le port normand. Au cours d'une audience, il a soutenu au duc de Persigny et au prince Murat que le naufrage du corsaire était directement imputable au gouvernement français. Le 21 juin, Drouyn de Lhuys a tenté en vain d'apaiser sa colère. Selon le diplomate sudiste, si l'autorisation d'entrer au bassin militaire lui avait été préalablement donnée, le capitaine Semmes ne se serait pas cru forcé de combattre pour défendre l'honneur de son pavillon⁶⁵.

Pendant ce temps, à Cherbourg, le ton monte brusquement entre Dupouy et Winslow. Le commandant de l'USS *Kearsarge* est furieux d'avoir libéré sur parole ses prisonniers avec trop de précipitation, à l'encontre des instructions de Dayton. En outre, la presse lui a appris que le capitaine Semmes et le reste de l'équipage étaient sains et saufs en Angleterre. Il exige maintenant que les neuf marins sudistes recueillis par les bateaux pilotes français lui soient remis sur-le-champ⁶⁶. Courroucé par cette sommation, le vice-amiral Dupouy ne sait quelle attitude prendre, d'autant que quatre officiers confédérés ont accepté, sur l'honneur, de réembarquer à bord de l'USS *Kearsarge*. Certes, les accords de Paris du 16 avril 1856 interdisent à un navire belligérant en escale dans un port neutre ou croisant dans les eaux territoriales de détenir des prisonniers. Mais le gouvernement fédéral n'est pas signataire de ce texte et n'en admet donc pas le principe.

Le 22 juin, le capitaine Winslow demande au préfet maritime l'autorisation de réparer ses chaudières dont l'état ne lui permet pas, prétend-il, de naviguer en haute mer. Escorté par son état-major, le vice-amiral Dupouy se rend à bord de l'USS *Kearsarge* pour constater que les avaries y sont peu nombreuses. Seule la mèche du gouvernail nécessite d'être réparée. En réalité, le commandant fédéral entend savourer son triomphe et donner

⁶¹ SHM, BB4 1346, Napoléon III à Chasseloup-Laubat, Fontainebleau, 19 juin 1864 (21:45).

⁶² AMAE, Affaires diverses politiques, États-Unis, VIII, Drouyn de Lhuys à Napoléon III, Paris, 20 juin 1864.

⁶³ SHM, BB4 1346, Dupouy à Chasseloup-Laubat, Cherbourg, 21 juin 1864.

⁶⁴ *Ibid.*

⁶⁵ U.S. Navy Department, *Official Records...*, *op. cit.*, séries 2, vol. 3, p. 1160-1161 ; *L'Indépendance belge*, 23 juin 1864. Voir aussi Lynn Case, W. Spencer, *op. cit.*, p. 512-514.

⁶⁶ Cité par Paul Ingouf, *op. cit.*, p. 75-76.

quelques jours de repos à son équipage. Malgré la violence de l'affrontement, il ne déplore que trois blessés, dont l'un est décédé à l'hôpital maritime de Cherbourg. Les pertes de son adversaire sont plus difficiles à évaluer. D'après les meilleures estimations, elles seraient de neuf morts et de vingt et un blessés, chiffres auxquels il convient d'ajouter treize marins portés disparus⁶⁷.

Si l'excitation est enfin retombée, le vice-amiral Dupouy n'est pas encore au bout de ses peines. Certes, les 23 et 24 juin, les rescapés du CSS *Alabama* quittent Cherbourg à bord de trois navires britanniques. Mais demeurent les quatre officiers confédérés qui ont juré de se constituer prisonniers à bord de l'USS *Kearsarge*. Désireux de recouvrer leur liberté, ils demandent aux autorités françaises de les délier de ce serment d'honneur, alors que Winslow, sans en avertir Dupouy, a pris un train pour Paris. Prudent, le préfet maritime se tient sur la réserve. Il leur assure que, d'un point de vue juridique, leur liberté est entière sur le sol français, mais il choisit de ne pas se prononcer vis-à-vis de leur engagement moral⁶⁸. En s'abstenant de toute immixtion dans l'affaire, le gouvernement impérial lui donne raison⁶⁹. Le 5 juillet, au soir, les quatre hommes se livrent au capitaine nordiste. Quelques heures plus tard, l'USS *Kearsarge* quitte le port de Cherbourg en arborant le grand pavois⁷⁰.

Le soulagement qu'éprouve Dupouy en voyant s'éloigner la frégate fédérale se conçoit d'autant plus que de nouvelles suspicions pèsent sur lui. Dans son rapport adressé à Gideon Welles, le secrétaire à la Marine de l'Union, le capitaine Winslow l'accuse d'avoir fait preuve d'une partialité évidente en faveur des Confédérés⁷¹. La victoire, à vrai dire, a un goût amer pour l'officier nordiste. D'après ses informateurs, le préfet maritime aurait délivré des ordres verbaux pour que l'équipage du CSS *Alabama* continue à bénéficier de l'hospitalité après que Semmes a abandonné sa demande d'entrer au bassin militaire. Il aurait, en outre, donné des marques de sympathie au commandant confédéré en l'introduisant auprès de la haute société et en lui présentant ses vœux de succès. Selon Winslow, le corsaire aurait reçu un renfort d'équipage la veille du combat, ce qu'aucune source ne permet de vérifier⁷². Lors d'une entrevue, le vice-amiral Dupouy aurait conseillé à Semmes de ne pas combattre et, pour l'en dissuader, se serait rendu coupable de l'avoir renseigné sur la puissance militaire de l'USS *Kearsarge*, lui donnant des détails sur sa protection cuirassée. Bien que le capitaine sudiste démente cette rumeur dans ses mémoires, l'un de ses subordonnés à bord du CSS *Alabama*, le lieutenant Sinclair, confirme les assertions du vainqueur⁷³. Une autre infraction aux règles de la neutralité proviendrait des arrangements pris, quelques heures avant le combat, entre les officiers confédérés et les autorités locales pour mettre les fonds du corsaire en lieu sûr. Par l'entremise d'Amédée Bonfils, le capitaine Semmes aurait déposé pour vingt mille dollars en lingots d'or à la douane. Il est possible qu'il ait également confié aux autorités ses quarante-cinq chronomètres de marine, pris à bord des navires capturés, à moins qu'il n'ait procédé, avec l'accord de Dupouy, à leur transfert à bord du *Deerhound*⁷⁴. Mais jamais le préfet maritime n'aura à se défendre de la moindre accusation. Le cabinet des

⁶⁷ SHM, BB4 1346, Dupouy à Chasseloup-Laubat, Cherbourg, 22 juin 1864 (14:56).

⁶⁸ *Ibid.*, Dupouy à Chasseloup-Laubat, Cherbourg, 24 juin 1864.

⁶⁹ AMAE, Affaires diverses politiques, États-Unis, VIII, Bonfils à Drouyn de Lhuys, Cherbourg, 28 juin 1864. Voir également *La France*, 28 juin 1864.

⁷⁰ SHM, BB4 1346, Dupouy à Chasseloup-Laubat, Cherbourg, 6 juillet 1864 (08:40). La frégate nordiste croisera devant la digue le 12 août pour emporter ses deux blessés.

⁷¹ US Navy Department, *Official Records...*, *op. cit.*, series 1, vol. 3, p. 59-60.

⁷² *Ibid.*

⁷³ Arthur Sinclair, *op. cit.*, p. 261 ; Raphael Semmes, *Service Afloat...*, *op. cit.*, p. 754.

⁷⁴ US State Department, *Papers...*, *op. cit.*, part 3, p. 106.

Tuileries fermera la porte à tout recours contentieux. L'affaire de l'*Alabama* est officiellement classée.

Le duel mémorable que se sont livrés le CSS *Alabama* et l'USS *Kearsarge* au large de Cherbourg a placé les autorités françaises dans une situation délicate au regard des règles de la neutralité. Les circonstances ont exigé une ligne de conduite particulièrement prudente pour imposer aux belligérants le respect des eaux territoriales et veiller, au moins publiquement, à ne pas se départir du principe d'impartialité. Chose certaine, si le naufrage du célèbre corsaire au large des côtes du Cotentin l'auréole encore davantage de légende, elle sonne également le glas des derniers espoirs sudistes d'obtenir de la France la livraison de bâtiments de guerre. L'affaire entraîne un durcissement diplomatique sans appel à l'encontre des Confédérés, dont les revers successifs affaiblissent le crédit. Accaparé par son rêve mexicain, Napoléon III se désintéresse d'une cause dont il a jadis été le champion⁷⁵. Le CSS *Alabama*, lui, réapparaît sous les feux de l'actualité en 1872, à Genève, lorsque le verdict du premier arbitrage international condamne l'Angleterre à verser aux États-Unis une indemnité de quinze millions de dollars en réparation des dommages causés par les corsaires sudistes construits dans ses chantiers navals. Envers et contre la neutralité .



A gauche, les restes de la barre du CSS *Alabama* et à droite la cloche du navire, Ces pièces furent récupérées lors des fouilles de l'épave et sont exposées au musée du Navy Yard à Washington, D.C. (Photos D. De Cleer)

⁷⁵ James McPherson, *op. cit.*, p. 750-751.