

# L'aventure du CSS *Alabama*

Capitaine de Vaisseau (H) Max Guérout  
Archéologue

### Rappel historique

En 1861, pendant la guerre de Sécession, le capitaine de vaisseau James D. Bulloch dirige en Grande-Bretagne la construction des navires de guerre destinés au Sud. Il signe le 1<sup>er</sup> août 1861 avec le chantier John Laird Sons & Company situé sur les bords de la Mersey à Birkenhead le contrat de construction du n° 290, un trois-mâts à propulsion mixte. Il s'agit officiellement d'un navire de commerce. Neuf mois plus tard, le bâtiment presque achevé baptisé *Enrica*, fait sa première sortie d'essai. Alors que la pression du gouvernement nordiste se fait de plus en plus forte sur le Foreign Office, *l'Enrica* quitte par surprise les eaux anglaises à l'occasion d'une seconde sortie d'essais, le 29 juillet 1862.

C'est un trois-mâts barqué de 70 mètres de long aux lignes élégantes qui descend une dernière fois la Mersey. Il possède une machine à vapeur à simple effet de 300 chevaux qui peut propulser ses 1 040 tonnes à la vitesse de 11 nœuds. Il a en soute 350 tonnes de charbon qui lui permettent de naviguer une dizaine de jours dans des conditions normales.

L'armement prévu se compose de six 32 pounders traditionnels et de deux canons à pivot, un canon de 7 pouces Blakely à âme rayée tirant des obus de 100 livres et un canon à âme lisse de 8 pouces tirant indifféremment des obus de 68 livres ou des boulets de 42 livres.

*L'Enrica* gagne les Açores et mouille en baie d'Angra à Terceira où l'attend *l'Agrippina*, un trois-mâts venu d'Angleterre chargé de l'artillerie, des munitions et des équipements destinés à compléter son armement. Le 20 août, apparaît à son tour le trois-mâts *Bahama*. Parti de Liverpool, il amène l'état-major confédéré. Parmi eux se trouve le capitaine de vaisseau Raphael Semmes, déjà célèbre pour ses exploits avec le CSS *Sumter*.

Commence alors une exceptionnelle campagne vouée à la destruction du commerce maritime de l'Union. Rebaptisé *Alabama* le bâtiment opère d'abord dans les parages des Açores, dans l'Atlantique Nord et dans les Caraïbes, puis gagne l'Afrique du Sud en suivant la route des voiliers le long des côtes du Brésil. Pendant cette période, *l'Alabama* porte des coups très rudes au commerce fédéré puisqu'il capture 57 navires marchands et qu'au cours d'un raid éclair, le 11 janvier 1863, il surprend et coule l'USS *Hatteras* devant Galveston. Après une escale mémorable à Capetown, il pénètre dans l'océan Indien, et passant par le détroit de la Sonde gagne la mer de Chine. Au terme d'une escale dans l'île de Pulo Condore, il prend la route du retour par Singapour, le détroit de Malacca, le Nord de Madagascar, le canal de Mozambique puis de nouveau Capetown. L'état de la machine et de la coque demande des réparations urgentes, et Semmes décide de gagner le port de Cherbourg pour s'y faire caréner. Les prises se font rares car la psychose qui s'installe vide les mers devant *l'Alabama*. Son bilan final sera de 65 prises. Le destin l'attend dans le port normand, lorsque quelques jours après son arrivée, paraît l'USS *Kearsarge*, un bâtiment de force équivalente commandé par John A. Winslow.

**Le duel aura lieu le 19 juin 1864, les deux adversaires engagent alors le combat à distance de tir de l'artillerie à pivot.** Ils effectuent ainsi sept cercles successifs pendant que

le courant de jusant les fait dériver vers l'Ouest. Le combat tourne à l'avantage du *Kearsarge* qui quelques mois auparavant a pris la précaution de protéger ses flancs en les garnissant de chaînes disposées en pli et en les dissimulant au regard au moyen d'un soufflage. Après une heure de combat, atteint par un obus sous la flottaison, l'*Alabama* qui commence à s'enfoncer. Il tente en vain de regagner la côte et coule finalement à environ sept milles au Nord de la passe Ouest du port de Cherbourg.

### *Découverte et identification de l'épave*

C'est en octobre 1984 que le chasseur de mines *Circé* de la Marine nationale, commandé alors par le capitaine de corvette Duclos, réussit à détecter une épave non répertoriée dans le secteur présumé du naufrage. Les plongeurs envoyés sur le site en remontèrent plusieurs assiettes, une petite cheminée et deux secteurs de cuivre qui permirent, en nous référant aux plans de construction, de conclure avec une forte probabilité à l'identification de l'*Alabama*.

### *Fouille archéologique*

L'idée d'une fouille archéologique du site prit forme en 1987. Une équipe franco-américaine fut formée comportant à mes côtés, l'archéologue Gordon Watts et l'historien William Still, spécialistes de la guerre de Sécession, tous deux de l'université d'East Carolina en Caroline du Nord. Mais un certain nombre d'étapes administratives durent au préalable être franchies. Compte tenu de la localisation de l'épave, il faut souligner également que sans le concours de la Marine nationale et l'appui de l'amiral Jean-Noël Turcat alors major général de la Marine, il est peu probable que ce projet eût pu voir le jour.

L'étude de l'épave de l'*Alabama* a ainsi connu deux phases distinctes :

- de 1988 à 1991, les travaux ont fait l'objet d'une autorisation d'expertise délivrée par le ministère de la Culture et se sont bornés à l'étude de l'environnement et à un relevé topographique du site. Toutefois la remontée de quelques objets importants courant le risque d'être prélevés par d'éventuels plongeurs indécents, a été autorisée. Le 3 octobre 1989, les deux États concernés (France et États-Unis) étaient parvenus à un accord. Sans trancher explicitement le problème de la propriété de l'épave, cet accord créait 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. Peu après, la propriété de l'épave fut reconnue aux États-Unis par les ministères de la Culture et des Affaires étrangères.

- à partir de 1991, le projet de programme d'étude a été examiné chaque année, par le comité scientifique paritaire franco-américain de l'*Alabama*, qui conformément aux termes de l'arrangement du 3 octobre 1989, a adressé ses recommandations au ministère de la Culture, habilité à délivrer les autorisations nécessaires. En 1992, une nouvelle autorisation d'expertise a été délivrée, suivie d'une autorisation de sondage en 1993 et d'une autorisation de fouille pluriannuelle pour la période 1994-1997.

Parallèlement le comité scientifique franco-américain a défini les objectifs de recherche de la fouille.

- priorité sera donnée à l'étude de la vie à bord (quartier des officiers et quartiers de l'équipage) ;
- étude du système de propulsion mécanique (machine principale et auxiliaire) ;
- en ce qui concerne l'artillerie, la recherche sera limitée au canon Blakely ;

- Après la campagne de fouille 1995, le chantier est interrompu, il reprendra sous la direction de Gordon Watts, sous la forme d'une courte expertise en 1999, puis de deux campagnes de fouille en 2000 et 2001.

### *Environnement et conditions de travail*

L'environnement du site est peu favorable à une fouille archéologique sous-marine. L'épave se trouve en pleine mer à 7 milles au large de Cherbourg, par environ 60 mètres de fond, dans une zone où règnent des courants alternés pouvant atteindre 4,5 nœuds en marées de vives-eaux.

**Ces conditions très difficiles ont certes contribué à la protection du site, mais rendent tout travail organisé extrêmement complexe.**

La profondeur est un handicap beaucoup moins important que le courant qui règne sur le site. On peut en effet imaginer qu'un nombre suffisant de plongeurs pourrait permettre de s'affranchir des contraintes dues à la profondeur, alors que les limitations dues au courant sont impératives. Les plongées ne peuvent avoir lieu que par des courants inférieurs ou égaux à 1 nœud et seules des interventions au moment des étales de marées (renverses du courant) sont possibles lorsque le coefficient de marée est inférieur à 70. De ce fait, les plongées sont impossibles sur le site environ une semaine sur deux. Les plongées effectuées chaque jour par deux équipes successives n'excèdent pas une dizaine ; leur durée est limitée à 15 minutes. **Le rendement de la fouille est donc a priori extrêmement faible.**

Les contraintes dues au courant s'appliquent non seulement aux plongeurs, qu'ils interviennent en plongée libre ou en plongée au mélange à partir d'une tourelle, mais également à la plupart des véhicules télécommandés.

### *Description du site*

L'épave repose sur un fond de 56 mètres (niveau des cartes) en faible déclivité vers le Nord. Elle est orientée cap au 195 et inclinée d'une trentaine de degrés sur tribord. Dans la partie centrale, les quatre chaudières, dont la longueur totale est d'environ 13 mètres, ont protégé une partie des structures des effets du courant. Dans cette zone, à tribord, le niveau conservé se situe un peu sous le pont principal. Dans l'axe du navire apparaît le pont inférieur soutenu au-dessus des chaudières par des baux métalliques, mais à bâbord les deux ponts se sont effondrés autour de la cheminée sur les chaudières et à l'extérieur de l'épave. Le coffre des chaudières est directement visible en pleine eau. Une partie de la cheminée télescopique est conservée.

Sur l'arrière, si 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. Le dispositif de hissage de l'hélice qui permettait d'éviter la traînée hydrodynamique de l'hélice pendant la marche sous voile a été préservé. Il comporte un étrier support et deux glissières métalliques dont la partie supérieure se trouve à 4,30 mètres au-dessus du fond, indiquant le niveau du pont supérieur. Les œuvres mortes et une grande partie des œuvres vives ont donc disparu. Des vestiges de la coque sont cependant visibles à bâbord arrière affleurant le sable, depuis l'hélice jusqu'au niveau de la machine.

Sur l'avant, les destructions paraissent équivalentes à celles de l'arrière bien qu'aucun vestige de structure ne nous fournisse de référence. Les mesures effectuées au profondimètre indiquent une dénivellation d'environ 5 mètres sous le pont principal.

Les parties dégagées de l'ensemble chaudière/machine sont suffisamment importantes pour que de nombreux détails puissent être observés : structures des chaudières, portes des foyers, tronçons du collecteur de vapeur, collecteurs de la machine, couvre piston... etc. Il

semble bien que la machine soit du type Penn ou d'un système très voisin construit par les chantiers Laird eux-mêmes.

Sept pièces d'artillerie sur les huit que comptait l'Alabama ont été localisées. Parmi celles-ci se trouve le fameux canon à pivot Blakely dont le châssis pivotant et une partie de l'affût sont également conservés. Aux pièces, elles-mêmes, doivent être ajoutées de nombreux tronçons des trois chemins de roulement à pivot installés à bord et une série d'objets : poulie de palan de pointage, roues d'affûts.

Parmi quantité d'éléments épars sur le fond, on peut identifier : deux ancres du type Trotman patent, le cabestan, le pied du grand mât, la cuisinière, deux pompes d'incendie/épuisement. Au cours des campagnes effectuées près de 290 objets ont été ramenés au jour. Le plus significatif est la barre à roue portant gravée dans le cuivre la devise (en français) de l'Alabama « *Aide toi et Dieu t'aidera.* » Parmi les autres objets, on peut distinguer le matériel fixe d'armement : hublots, dalots, chemins de roulement et pivots de l'artillerie, cuvettes de WC, cheminée de cuisine ; le matériel mobile : caps de mouton, poulie, plombs de sonde, dame de nage ; le matériel de la vie courante : vaisselle en majorité et nombre de petits objets.

## **Bilan**

Lorsqu'en 1995, après huit années consacrées à l'étude du site, j'ai quitté la direction de la fouille le bilan était contrasté, car beaucoup et à la fois peu avait été réalisé pendant cette longue période. On peut sans doute dire la même chose des deux campagnes de fouilles qui ont eu lieu depuis en 2000 et 2001 sous la direction de Gordon Watts.

Les contraintes diplomatiques et administratives ont pesé lourdement sur un chantier qui demande des moyens matériels importants. Sans la constance des mécènes qui nous ont suivis pendant la première période et la fidélité de l'équipe des plongeurs bénévoles cherbourgeois, il est fort à parier que ces pesanteurs seraient venues à bout bien plus rapidement de l'élan initial et du projet lui-même.

Il faut aussi souligner le peu d'intérêt réel des autorités scientifiques françaises pour la fouille d'un navire du XIX<sup>e</sup> siècle, et de ce point de vue, leur participation aux réunions périodiques du comité scientifique paritaire franco-américain de l'Alabama ne doit pas faire illusion.

Si les 880 plongées réalisées pendant cette période représentent un effort considérable compte tenu des contraintes d'environnement et de la profondeur, elles ne se sont traduites en réalité que par 175 heures de travail effectif sur le fond par tranches de 12 minutes. Ceci est fort peu si on considère qu'il s'agit d'un site de très grande dimension (70 mètres de longueur, 10 mètres de large et 5 mètres de hauteur pour l'épave seule).

En huit années, un seul sondage limité ne nous permet pas de considérer que le chantier est réellement entré dans sa phase de pleine activité, le travail archéologique reste trop limité pour que nous puissions tirer des conclusions ayant une portée générale. Pourtant les résultats scientifiques et les recherches qu'ils ont suscitées nous paraissent importants.

Cependant force est de constater qu'une fouille même limitée demandera un temps extrêmement long. Cet aspect des choses n'avait pas été envisagé au commencement du projet et il impose sans aucun doute une meilleure évaluation des objectifs pouvant raisonnablement être atteints. En effet, non seulement une fouille exhaustive n'est pas envisageable au regard du coût et/ou des risques qu'elle représente, mais même une fouille limitée demandera des moyens importants qui n'ont pas été trouvés jusqu'à présents.

La collaboration mise en place avant même le début du projet avec les chercheurs de l'East Carolina University, puis avec d'autres archéologues américains, a été l'un de mes motifs de satisfaction, même si, contrairement à mes espoirs initiaux, ce chantier n'a jamais pris la

forme d'une véritable coopération franco-américaine. J'ai en particulier regretté que mon initiative de créer dès le début du projet une équipe franco-américaine, n'ait pas inspiré les archéologues et les autorités américaines lors de la découverte en 1995 de l'épave de la *Belle*, la barque longue de Cavelier de la Salle, dans les eaux de l'état du Texas.

