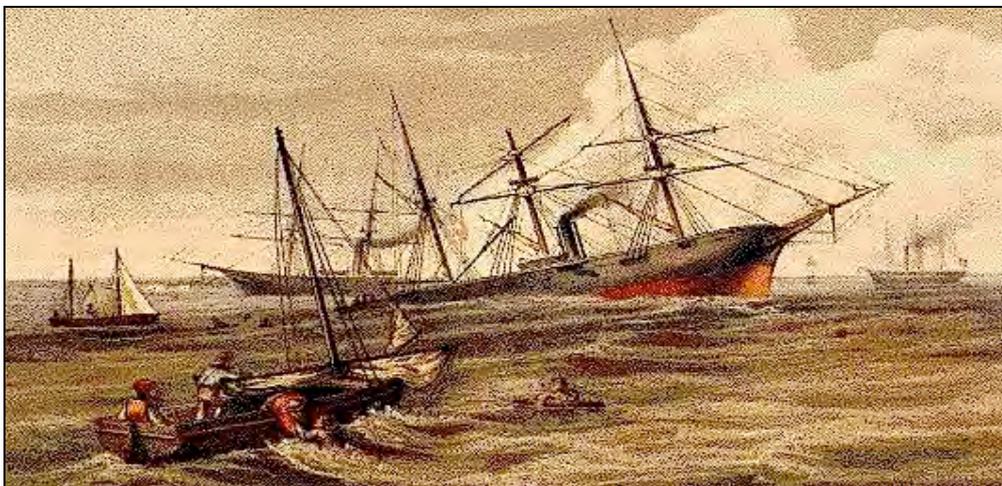


SEMMES ET L'ALABAMA À CHERBOURG UNE AFFAIRE FRANCO-FRANCAISE ?

Serge NOIRSAIN



Pêcheurs français récupérant des marins de l'*Alabama* au large de Cherbourg.
(Lithographie de A. Hoen & Co., Baltimore, Md.)

Introduction

Le duel entre l'*Alabama* et le *Kearsarge* ne cesse pas d'alimenter une polémique entre les « fans » de la cause sudiste et les historiens qui se fondent sur des documents authentiques, sur des témoignages de l'époque et sur des archives dont il est impossible de contester la recevabilité. Internet et des associations qui ne comptent que quelques dizaines d'abonnés persistent à exalter la noblesse de Raphaël Semmes dans une écriture qui démontre leur limite et leur incapacité à préciser les sources qui motivent leur grandiloquence.

Citer ses sources relève d'une obligation morale, mais aussi d'une précision absolue qui contraint l'auteur à mentionner les pages ou les chapitres qu'il a réellement consultés pour élaborer son travail. Cette démarche relève simplement de l'honnêteté intellectuelle. Les textes historiques, dont la bibliographie se réduit à lister des titres, sont sujets à caution puisque leur auteur peut faire accroire que son travail se fonde sur d'éminentes références qu'il n'a jamais consultées, a fortiori lorsqu'un texte dénué de bibliographie prétend décrire un événement dont l'acteur principal est l'objet de controverses.

Last but not least, un auteur peut également produire des sources caduques ou réhivitoires lorsqu'elles émanent de personnes ou d'organisations qui visent à imposer leur vérité dans l'analyse d'un événement historique. En ce qui concerne la « Saga Semmes », les Sons of Confederate Veterans et leurs laquais européens adoptent volontiers la technique du Dr Goebbels : « Mentez ! Mentez ! Il en restera toujours quelque chose. » L'auteur de cet article esquisse déjà un sourire en subodorant la rage de ceux qui idolâtrèrent le « petit coq » du *C.S.S. Alabama* et qui ne manqueront pas de souligner qu'il y a beaucoup d'autres sources qui contredisent les faits exposés dans ce texte. Bien sûr, ces sources, vous ne les verrez jamais !

La presse française commente le combat (juin - septembre 1864)

Dès que l'issue du combat se propage, les journaux français la commentent en fonction de leur famille politique. La *Patrie* du 21 juin 1864 s'apitoie sur le sort de l'*Alabama*, souligne le mauvais état dans lequel il a livré bataille, mais ne s'interroge pas sur les raisons qui ont poussé Semmes à provoquer ce duel alors qu'il pouvait l'éluder en exigeant l'application de la loi des « vingt-quatre heures » dès l'entrée du *Kearsarge* dans les eaux françaises. En outre, le rédacteur en chef de ce journal mélange à dessein lâcheté et habileté quand il écrit que, grâce à sa plus grande vélocité, le *Kearsarge* esquiva les courageuses tentatives de l'*Alabama* de l'assaillir à l'abordage. Il affirme même que l'*Alabama* domina le combat jusqu'à ce qu'il coule !

Sans aucune surprise, la presse conservatrice : des journaux dont le tirage est très limité comme le *Grenier*, le *Pays*, le *Limayrac*, le *Constitutionnel*, le *Journal d'Alençon*, le *Dufour* et le *Courrier de l'Ain* du 21 juin 1864, glorifient les officiers et marins de l'*Alabama* et prétendent qu'ils combattirent pour « *la défense de leur patrie, de leur honneur et de leurs convictions politiques.* » Or, depuis l'évasion de l'*Alabama*, toute l'Europe sait que son équipage se compose principalement de mercenaires britanniques. Le *Pays* du 22 juin 1864 critique indirectement ses confrères de la presse de l'opposition, parce qu'ils ne s'inscrivent pas dans son admiration pour le vaincu.

C'est sans compter avec Adolphe Guérault de l'*Opinion Nationale*, qui excelle dans l'art de carboniser les magouilles des Confédérés en France. Ce patron de presse exerce une considérable influence sur le grand public car il dirige l'un des principaux organes de la démocratie sous le Second Empire. Du reste, les séquelles de ses pamphlets antiesclavagistes se ressentent encore douloureusement au sein du premier cercle de l'Empereur. Le 30 avril 1864, soit près d'un mois et demi avant l'apparition de l'*Alabama* à Cherbourg, il publie *Les Corsaires sudistes*, un éditorial issu de la plume acide d'A. Malespine, son rédacteur en chef.



Adolphe Georges Guérault (1810-1872).

Georges Guérault est l'un des journalistes majeurs du Second Empire. Il écrit dans divers journaux avant de partir en Italie et en Espagne comme correspondant de presse pour le *Journal des Débats*. En 1842, il est nommé consul de France à Mazatlan (Mexique). Dès son retour à Paris, il dirige les journaux *La République* et le *Crédit* puis intervient dans les éditoriaux de *La Presse*. En 1859, il obtient l'autorisation de fonder *L'Opinion Nationale*.

Anticlérical et champion des libertés démocratiques, ce quotidien soutient le programme du Parti républicain américain et dénonce les visées expansionnistes des esclavagistes sudistes. Il prend peu à peu le contre-pied des options de Napoléon III en matière de politique étrangère et de défense des droits du citoyen. Pendant la guerre civile américaine, le journaliste A. Malespine s'associe aux pamphlets de Guérault pour dénoncer l'implication de l'Empereur dans une affaire concernant la livraison de navires de guerre français aux Confédérés.

Le texte de Malespine dénonce l'implication directe ou sous-entendue de l'Empereur dans la construction, pour les Confédérés, de deux corvettes et de deux cuirassés dans les chantiers navals de Lucien Arman à Bordeaux. Les sources de Guérault sont incontestables car irréfutables. Il détient en effet des documents authentiques dérobés chez le constructeur et remis au consulat américain. Guérault et John Bigelow, le secrétaire dudit consulat s'apprécient et vouent la même haine à la société esclavagiste. Sous la pression de l'orage qui le menace autant que sa famille politique, l'Empereur requiert indirectement l'intervention de son ministre de l'Intérieur pour inviter Guérault à ne plus rien publier à ce sujet, mais l'affaire a fait frémir le cabinet impérial et a déchaîné les frustrations des supporteurs français de la Confédération.

Le 21 juin 1864, l'inflexible Malespine remonte aux créneaux en fusillant les fausses allégations accusant le capitaine Winslow d'avoir volontairement tardé à secourir les marins de l'*Alabama* et il décrit par le menu la vélocité avec laquelle le commandant du *Kearsarge* a fait affaler ses deux canots en état de flotter dès que les rebelles ont cessé leurs tirs en dépit de leur drapeau blanc¹. Au passage, ce ténor de l'arsenic d'imprimerie, rappelle avec empressement que le « héros » de l'*Alabama* n'en a pas moins mis les voiles dans l'ombre de son drapeau blanc pendant que son adversaire repêchait ses propres hommes. Le 25 juin 1864, naviguant de conserve, Guérault et Malespine bottent le chœur des pleureuses de l'*Alabama* :

« Lorsque le droit est absent, il n'y a pas de place pour la pitié (...) Par son talent et son courage, le capitaine Winslow a fait honneur à la grande république américaine. »

Le *Siècle* du 25 juin se joint à l'hallali sur le « héros » confédéré et il observe ironiquement que sa volonté de livrer bataille résulta de son besoin de redorer une carrière qui, en termes de combat sur mer, était peu impressionnante. Le 27 juin, ce quotidien remet son sarcasme sur le métier en affichant ses doutes sur la réelle capacité de l'*Alabama* à prendre son rival à l'abordage car, dans ce domaine, son expertise se limitait à la saisie de cargos inoffensifs. Dans ce même numéro, l'auteur de cet article se déclare agacé par l'émoi populaire pour Semmes car il perdit sa corvette lors de son premier engagement avec un navire de sa classe, qui était en mer depuis plus longtemps que lui et pas en meilleur état d'après les avaries signalées dans son livre de bord.

Les 14 et 20 août et le 25 septembre 1864, le *Siècle* persiste et signe en accusant l'*Alabama* d'avoir brûlé ses proies au lieu de les soumettre à un tribunal des prises, conformément au Droit maritime en cours. Le *Journal des Débats* conforte l'opinion du *Siècle* : il reconnaît aux Confédérés le droit de recourir à la guerre de course, mais leur conteste celui d'intercepter des cargos en haute mer et de décider s'il y a lieu ou non de les incendier. S'il est évident que ce journal assimile erronément Semmes à un corsaire, sa confusion ne minimise pas son antagonisme vis-à-vis de la cause esclavagiste.

Dopée par la hausse de ses ventes, due aux affrontements journalistiques qui suivent le combat de Cherbourg, la presse française prolonge l'affaire en prédisant l'imminence d'un second combat entre les Américains en lisière de la côte atlantique et fustige l'attitude du capitaine Winslow vis-à-vis de ses prisonniers. Rappelons qu'en 1864, la Déclaration de Paris interdit aux croiseurs d'un belligérant de détenir des prisonniers dans un port neutre. L'imminence d'un autre combat naval entre Américains ressortit à

¹ Malgré le drapeau blanc affiché par Semmes, l'enseigne Irvine Bulloch et un autre officier firent feu à deux reprises avec une pièce de 32 livres et les Fédéraux ripostèrent sur-le-champ.

l'imagination de plumitifs locaux en mal de copies ou à des informations déformées ou tardives. Ces sources indéfinissables affirment qu'un nouveau cuirassé rebelle cingle sur Cherbourg pour venger Raphaël Semmes, elles signalent la présence du *C.S.S. Florida* près de l'Irlande, l'arrivée imminente du *C.S.S. Georgia* et le départ des Açores du *C.S.S. Général Lee*, un nouveau croiseur que les Rebelles viennent de lancer. Quelques journalistes certifient même que l'*U.S.S. Sacramento* marche sur la côte française depuis Lisbonne et que l'*U.S.S. Niagara* va incessamment rejoindre l'escadre fédérale en cours de formation près des côtes françaises.

Il ne s'agit que d'une accumulation de méprises voulues ou involontaires dans la localisation, les dates et les intentions des commandants de ces vaisseaux. En outre, les informations provenant d'Amérique sont quasiment monopolisées par l'Agence Havas qui les recueille avant de les revendre à la presse française, parfois avec un retard considérable dû aux délais de traversée de l'Atlantique et à l'adaptation en français des articles publiés dans les journaux britanniques.

Le cuirassé sudiste que mentionne la presse du Cotentin ne peut être que le *C.S.S. Stonewall* qui végète dans les chantiers de Lucien Arman à Bordeaux et que les autorités françaises mettront sous séquestre le 16 octobre 1864. Une astuce diplomatique, le margoulin français Henri Arnous-Rivière et le banquier suédois Rudolph Puggart permettront aux agents sudistes de récupérer et d'armer en guerre le *Stonewall* le 28 janvier 1865 au large de Quiberon, mais son commandant, Thomas J. Page, le revendra pour 10 000 dollars américains au capitaine-général de Cuba après avoir appris aux Bahamas que la Confédération avait déposé les armes. Quant au *Général Lee*, il ne s'agit pas d'un croiseur mais du forceur de blocus *R.E. Lee*.

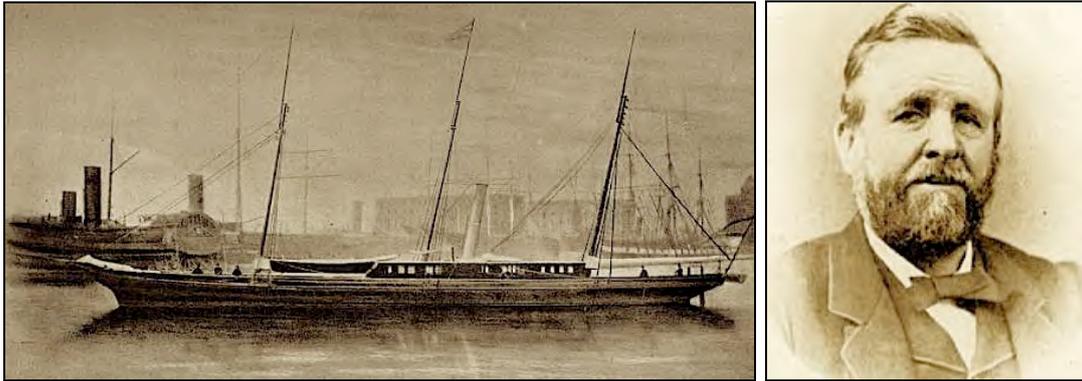
Le *C.S.S. Florida* du lieutenant Charles M. Morris est lui aussi hors de cause car, en juillet 1864, il poursuit une campagne qui s'achèvera trois mois plus tard lors de sa capture par l'*U.S.S. Wachusett* dans la baie de Salvador (Brésil). Quant au *C.S.S. Georgia*, il a été revendu à une compagnie maritime de Liverpool trois semaines avant la déconfiture de l'*Alabama*. Stephen Mallory, le ministre de la marine confédérée, autorisa le commandant du *Georgia* à s'en débarrasser car son incapacité à courir vite à la voile le rendait trop dépendant de son réapprovisionnement en charbon.

Les fausses rumeurs persistent encore longtemps. Le 16 octobre 1864, par exemple, le jeune grenadier Émile Noirsain et ses compagnons du régiment belge envoyé au Mexique viennent d'embarquer sur un vapeur français à Saint-Nazaire lorsque son équipage s'émeut à la vision du trois-mâts barque qui vient de les déborder. Une rumeur se propage aussitôt parmi les marins français, ce bâtiment c'est le *Vengeur*, un nouveau croiseur dont le capitaine Semmes vient de prendre le commandement et qui revient en France pour venger l'*Alabama*. Cette rumeur est totalement absurde, mais son côté romanesque séduit le grand public.

La clôture de l'affaire sur le plan français

Durant la nuit du 19 au 20 juin, un message crépite dans la salle du télégraphe de la préfecture maritime de Cherbourg, il émane de John Lancaster, le propriétaire du yacht britannique *Deerhound*, mais Dupouy n'en aura connaissance que le lendemain :

« Nous avons sauvé une quarantaine d'hommes dont le capitaine Semmes et treize de ses officiers. L'*Alabama* aurait perdu un officier et un homme noyés, six hommes tués, un officier et seize hommes sont blessés. »



Le yacht *Deerhound* et son capitaine, Evan P. Jones.
Photographies prises après le combat de Cherbourg. (Sinclair, *Two Years on the Alabama*)

Le 20 juin, le consul Bonfils s'empresse de pourvoir aux besoins vestimentaires et nutritionnels des marins rebelles que les pêcheurs français ont repêchés. Heureusement, il bénéficie du concours du lieutenant George T. Sinclair. Cet officier est celui que Semmes ignore sciemment, la veille du combat, quand il lui confirma que les flancs du *Kearsarge* étaient protégés par des chaînes et des ancres. Sinclair n'a évidemment pas quitté Cherbourg et sa présence sur place facilite le rapatriement en Angleterre des mercenaires de Semmes.

Au cours de la même journée, Bonfils consigne les pièces britanniques de l'*Alabama* à la douane puis dépose ses autres liquidités à la banque Boissard et Grandmaison à Cherbourg. Dans un premier temps et malgré les protestations de Bonfils, l'amirauté française refuse d'admettre que Semmes puisse revendiquer la propriété des soixante-quinze chronomètres qu'il a « confisqués » à bord de ses prises. En attendant la décision du tribunal des prises, le consul Bonfils doit en assurer la conservation. Après maints pourparlers, les autorités françaises l'autoriseront tout de même à remettre les chronomètres au commandant du *H.M.S. Hornet*, qui les confiera à une salle de ventes de Liverpool. Beaucoup plus tard, les officiers de l'*Alabama* qui n'auront pas encore quitté Angleterre recevront une enveloppe scellée contenant une part proportionnelle à leur rang, du produit de la vente de ces chronomètres.

Au cours de la même journée, Antoine Mauger, le « patron » de la barque *Les Deux Jeunes Sœurs*, reçoit une lettre de remerciement de la part des neuf mercenaires confédérés qu'il a préservés de la capture. L'humanité de cet homme mérite une mention particulière car lui et les autres marins pêcheurs ne pouvaient pas savoir que tous les membres de l'équipage rebelle, à l'exception de ses officiers, seront libérés peu après le combat. On apprend également à Cherbourg, que les navires fédéraux en escale au Havre ont bruyamment et avec éclat, fêté la victoire du capitaine Winslow. Les quelques officiers rebelles récupérés par les pêcheurs français ont la défaite amère. S'ils tiennent à remercier personnellement le préfet maritime Dupouy pour sa sollicitude à leur égard, c'est de toute évidence pour l'inciter à contraindre le capitaine Winslow à livrer les six autres officiers qu'il détient.

Prudent, le préfet maritime ne leur réciproque que de belles paroles en attendant de recevoir la réponse au télégramme qu'il a envoyé, à ce sujet, au ministre de la Marine. Ce cas de figure se pose pour la première fois depuis que des navires rebelles et américains relâchent dans les ports français. En effet, comme les États-Unis n'ont pas signé la Déclaration de Paris de 1856, ils ne sont pas soumis à ses obligations. En dépit de sa sympathie non dissimulée pour l'équipage confédéré, le préfet n'est pas pour autant insensible aux remerciements que lui prodigue le capitaine Winslow. De toute

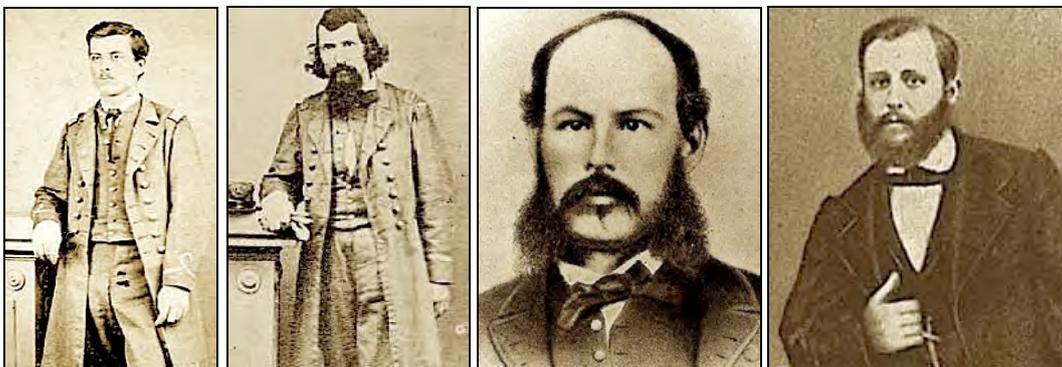
manière, il attend la réponse de Chasseloup-Laubat, son ministre de la Marine, qui ne manquera pas de tâter le pouls impérial à ce propos avant de lui faire connaître la suite à réserver à ce problème de prisonniers. Néanmoins, il paraît peu probable que Napoléon III s’immisce dans cette affaire car il a de plus gros fers au feu, notamment les difficultés de ses forces armées à réduire les partisans de Bénito Juarez dans le nord du Mexique. En outre, les dernières péripéties de la politique européenne laissent augurer un conflit imminent entre le Schleswig-Holstein, le Danemark, la Prusse et l’Autriche.

Le 21 juin, les relations entre Winslow et Dupouy se teintent de beaucoup moins d’aménité lorsque le premier s’entête à réclamer les marins, mais surtout les officiers de l’*Alabama*, sur lesquels les pêcheurs français ont littéralement fait main basse sous ses yeux. Son ton est dur dans la note qu’il adresse à Bonfils, le vice-consul confédéré sur place, car il lui précise que de très rudes représailles seront exercées sur les marins et officiers rebelles qui ne se constituent pas prisonniers sur-le-champ. La réponse de Bonfils est évasive dans la mesure où il déclare n’avoir aucune compétence dans ce domaine. Quant à Dupouy, il persiste dans son mutisme tant que Paris ne lui a pas dicté sa ligne de conduite à propos des prisonniers détenus sur le *Kearsarge*.

Au cours des 23 et 24 juin, les mercenaires sudistes recueillis par les pêcheurs français s’embarquent sur trois cargos britanniques pour regagner leur Angleterre natale. Quelques-uns se rendent à Southampton pour réclamer à Semmes le reliquat de la solde qui leur est due. Ils le perçoivent, mais il est plus que probable que, cette fois encore, la compagnie Fraser & Trenholm de Liverpool assume cette dépense pour éviter le scandale que les matelots déclencheront s’ils n’obtiennent pas satisfaction.

Le 25 juin, Dupouy sursaute en lisant un article de l’*Indépendance belge* qui l’accuse de graves négligences envers l’équipage de l’*Alabama*. Pas du tout impressionné, il signale à son ministre la calomnie dont il est l’objet et lui demande de corriger officiellement ces propos diffamatoires. Le 4 juillet, le commandant du *Kearsarge* hisse son grand pavois pour fêter l’*Independance Day*. Dupouy s’en offusque parce qu’il ne lui en a pas demandé la permission la veille. Par réaction, il écrit à son ministre : *Je me suis borné à faire hisser le petit pavois avec le pavillon américain.*

Le 5 juillet, les quatre officiers confédérés détenus sur le *Kearsarge* : en l’occurrence le lieutenant Joseph D. Wilson, le chef ingénieur Miles J. Freeman, l’ingénieur adjoint John M. Pundt et le second maître Benjamin P. Mecaskey font secrètement parvenir au préfet Dupouy une lettre dans laquelle ils le supplient de contraindre Winslow à les libérer. Le même jour, celui-ci coupe court à leurs jérémiades en reprenant la mer peu après l’entrée en rade de l’*U.S.S. Sacramento*. Ces officiers concédèrent ultérieurement qu’ils furent traités avec une extrême courtoisie par leurs confrères du *Kearsarge*.



Les officiers prisonniers du *Kearsarge* : J.D. Wilson - M.J. Freeman - J.M. Pundt - B.P. Mecaskey.
(Sinclair, *Two Years on the Alabama*)

Pendant sa courte escale à Cherbourg, après le combat, le capitaine Winslow ressent un certain antagonisme de la part de la population locale. Comme son infection oculaire s'envenime, il profite de la rapidité du chemin de fer local pour consulter un spécialiste. Celui-ci lui confirme la perte définitive de son œil parce qu'il n'a pas été traité convenablement et dès le début. En revanche, l'accueil que lui réserve les Parisiens stupéfie Winslow car ils le célèbrent comme un héros. Avec un certain humour, il écrit à l'un de ses proches :

« J'ai connu des durs moments sur le Mississippi, mais sans reconnaissance pour ce que j'y faisais. Maintenant, on me fête comme un héros pour une victoire facile ! »

La « polémique Semmes »

L'affaire de Cherbourg se révèle surtout un dithyrambe en l'honneur de la cause sudiste. D'abord en raison de son absurdité en termes de stratégie navale, ensuite parce qu'elle se solde par la perte de très peu de vies humaines. Seulement neuf Confédérés sont tués, vingt et un sont blessés et dix-sept se noient. Les Fédéraux ne comptent que deux blessés et un mort. Malgré ce que Semmes affirme dans son rapport, le *Kearsarge* subit peu de dommages : un trou au-dessus de sa ligne de flottaison, un canon bouté hors de son affût et des dégâts mineurs dans ses superstructures.

Le « héros sudiste », le commandant de l'*Alabama*, persiste à fanfaronner dans la rédaction de ses mémoires : *J'aurais dû les battre dans les trente premières minutes de l'engagement si ma munition n'avait pas failli*. Il n'a même pas la décence d'écrire *j'aurais pu les battre !* La détérioration de sa poudre appartient au prétexte de la malchance auquel recourent les mauvais perdants qui n'admettent pas être la cause de leurs propres déboires. Bulloch connaît bien l'*Alabama* parce qu'il en a étudié les plans dans les moindres détails et en a supervisé la construction presque quotidiennement. Dans un de ses courriers datant d'après le duel de Cherbourg, il relate qu'un des anciens officiers mécaniciens du croiseur confédéré l'interpella spontanément pour lui expliquer que Semmes et son état-major étaient responsables de l'état de leurs munitions :

« Le chef des machines m'apprit que, depuis longtemps, ils avaient pris l'habitude de condenser trop d'eau par rapport à la capacité de la citerne de réfrigération, et que l'eau bouillante, presque à l'état de vapeur, passait directement dans deux réservoirs métalliques logés de part et d'autre de notre soute aux munitions et s'y infiltrait. Je pense que cette pratique contribua grandement à la détérioration de notre poudre et j'ai pensé qu'il était utile de mentionner la chose. »

Les manifestations de l'humidité ne se produisent jamais du jour au lendemain, elles résultent d'un processus lent et progressif qu'un œil attentif aurait pu, voire aurait dû observer à la longue à bord de l'*Alabama*. Semmes planait-il à ce point au-dessus de ses officiers pour qu'une simple inadvertance de leur part dégénère en une faute aussi grave ? Afin de dédouaner Semmes de toute responsabilité à ce propos, certains « marins d'opérette » prétendent qu'à l'époque, ce type d'incident était courant. Les *Official Records of the Union and Confederate Navies* confirment qu'aucun autre croiseur sudiste ou nordiste n'eut à déplorer cet inconvénient au cours du conflit. Pour conforter cette observation, l'historien William Marvel (*The Alabama and the Kearsarge : the Sailor's Civil War*) observe simplement que le *Kearsarge* avait

embarqué sa poudre et ses obus depuis le 24 janvier 1862, en l'occurrence sept mois avant la mise en service de l'*Alabama* et que, durant leurs opérations, aucun des deux commandants ne fut autorisé à remplacer leurs munitions dans un port étranger.

Dans son rapport du 21 juin 1864 au commodore Samuel Barron à Paris, Semmes fait preuve d'une flagrante sournoiserie vis-à-vis de Kell, son brave second qui lui a pourtant sauvé la vie en le maintenant à la surface des flots. Lorsque Semmes rédige ce rapport, il feint d'ignorer que la presse française et celle de Grande-Bretagne ont déjà relaté les raisons de la déficience de ses munitions. Recourant à une subtile hypocrisie épistolaire, Semmes s'exprime comme suit :

« Je ne me priverai pas de souligner que M. Kell, mon second, mérite des éloges particuliers pour l'excellente condition dans laquelle notre navire entra en action (...) et en ce qui concerne notre batterie et notre soute aux munitions. »

Cet éloge contient un irréfutable non-dit que n'importe qui perçoit aisément : Semmes se décharge de toute responsabilité dans la mauvaise gestion de sa soute aux munitions et oblitère la mise en garde de Kell à ce propos lorsqu'il lui annonça son intention de livrer bataille.

Titillés par la personnalité très controversée du commandant de l'*Alabama*, les meilleurs spécialistes américains de la marine de guerre confédérée ont commenté sa version de sa défaite après son unique confrontation avec un bâtiment de la classe de son navire. William C. Davis figure parmi les plus sérieux historiens de la guerre civile américaine. Il est notamment le récipiendaire d'une dizaine de prix littéraires dont trois *Jefferson Davis Awards*. Pour prétendre à cette récompense, il a dû prouver qu'un de ses ascendants avait servi loyalement dans les forces armées confédérées. Cette mention vise essentiellement à souligner que cet auteur n'entretient aucun a priori défavorable vis-à-vis des personnalités sudistes. Pourtant, dans son livre *The Cause Lost, Myths and Realities of the Confederacy*, il lamine Semmes sous ses sarcasmes :

« Le capitaine Winslow n'eut pas besoin de bâtir un mythe pour expliquer sa victoire (...) Il se mesura à l'*Alabama*, le bâtit et cela résuma toute l'affaire (...) Semmes refusa d'admettre que Winslow combattit plus intelligemment que lui (...) Il affirma qu'il perdit parce que son adversaire avait eu l'incorrection de ne pas l'informer de ses intentions (*les chaînes et les ancres recouvrant ses œuvres mortes*) et qu'il n'aurait pas livré bataille s'il avait connu la présence de ce dispositif sur le *Kearsarge* (...) »

« Le capitaine Semmes ne révéla jamais ses intentions aux navires qu'il captura (...) et il décrivit comme une action glorieuse sa victoire sur l'*Hatteras* alors qu'il le canonna sans sommation immédiatement après avoir hissé ses couleurs (...) Dans le mythe qu'il créa autour de sa défaite, Semmes accusa Winslow d'avoir manifesté, à son égard, une discourtoisie dont lui-même était coutumier avec ses victimes. »

Cette observation, l'historien John Hussey (*Cruisers, Cotton and Confederates*) s'y inscrit autant que ses confrères français et américains dans l'analyse de la frustration de Semmes qui qualifie de tromperie (*cheat perpetrated on his ship*) la protection dont son adversaire a recouvert les flancs de son bâtiment. En revanche, lorsqu'il écrit au commodore Barron, Semmes relate les effets du « blindage » du *Kearsarge*, mais n'ose même pas insinuer qu'il en ignorait l'existence. Le cas échéant, Barron l'aurait morigéné car il savait que ce blindage était un « secret de Polichinelle » qui avait alimenté les conversations des officiers français et rebelles avant le combat. En outre, il

est évident que le lieutenant George T. Sinclair, qui travaillait aux côtés de Barron à Paris, lui aura raconté son entretien avec Semmes, au sujet du « blindage » du *Kearsarge*, la veille du combat.

Bulloch dénonce le persiflage de Semmes à propos de Winslow :

« Sur terre ou sur mer, personne n'a jamais considéré qu'un officier recourait à une ruse déshonorante s'il camouflait ses forces pour inciter un adversaire qui lui est inférieur à l'attaquer (...) Je ne me sens pas obligé d'émettre des considérations spécifiques sur les mérites de Semmes ou sur cette affaire particulière au cours de sa carrière (...)

« En tant qu'officier soumis aux exigences du service en mer, il ne se distingua pas spécialement. Il n'avait ni le physique ni les audaces qui contribuent à façonner un excellent officier de pont et il n'avait aucun don particulier dans l'art de conduire un navire dans des évolutions qui s'écartent de l'ordinaire (...) Le capitaine Winslow a eu raison de faire ce qu'il pouvait pour renforcer la protection de son sloop et rien ne l'obligeait à en informer Semmes. »

Dans ses « Pensées », Pascal écrit : *Un prince sera la fable de toute l'Europe, et lui seul n'en saura rien.* Lors de la rédaction de ses mémoires, il est normal que Semmes n' imagine pas un instant que la numérisation des archives de la presse du XIX^e siècle étalera ses mensonges au grand jour. Ce sont ces archives qui apprennent à Colyer Meriwether que le « blindage » du *Kearsarge* attire l'attention dans les ports français et britanniques jusqu'au combat.

« Les critiques émises par Semmes, à propos des chaînes qui formaient un blindage sur les flancs du *Kearsarge*, sont absolument irrecevables. Même si ce dispositif n'avait pas déjà été largement commenté, on pourrait le considérer comme une ruse tout à fait honorable, comparable aux faux drapeaux que hissait Semmes pour tromper ses proies. »

Cet auteur a même retrouvé le quotidien local qui, la veille ou l'avant-veille du combat, décrit les chaînes du *Kearsarge* avec une précision qui conforte l'assertion selon laquelle toute la ville connaissait l'existence de ce dispositif :

« Elles mesurent 21 mètres de long, se composent d'anneaux en acier de sept dixièmes de pouces d'épaisseur et elles couvrent un espace de 15 mètres de long sur 1,80 mètre de large. »

La veille du combat et dans les jours qui le suivent, d'autres journaux locaux mentionnent clairement que les officiers des forces navales françaises commentaient largement ce dispositif dans les cercles fréquentés par leurs invités confédérés. Paul Ingouf (auteur de *Coulez l'Alabama*) cerne lui aussi les vraies motivations de Semmes :

« Winslow est toutefois inquiet car il ne comprend pas très bien - au plan strictement militaire - l'attitude de Semmes qui cherche absolument un combat qui n'est pas nécessaire, un affrontement au cours duquel les Sudistes risquent de perdre un navire, ce qui serait catastrophique pour la marine confédérée étant donné le nombre assez limité d'unités dont elle dispose. Si le *Kearsarge* vient à être capturé ou détruit, il pourra par contre être remplacé facilement. Alors ? ... Le capitaine fédéral en conclut que son adversaire rechercha à tout prix une victoire (...) Un nouvel échec devant les côtes européennes pourrait le conduire devant un tribunal militaire. »

À Cherbourg, Semmes ne combat que pour une cause : la sienne, celle d'un orgueil qui confine à l'obsession voire à un complexe qu'il doit exorciser en dépit des mises en garde de Kell, son lieutenant et meilleur conseiller.

John Taylor (*Semmes : Rebel Raider*) s'irrite de la mauvaise foi de Semmes qui excipe de sa prétendue ignorance du blindage du *Kearsarge* pour transformer sa déconfiture en une magnifique défaite essentiellement due à l'hypocrisie de son adversaire dans un combat qu'il escomptait chevaleresque. L'auteur ne se gêne nullement de souligner qu'en plus, Semmes a le culot de fustiger l'honneur du capitaine Winslow parce qu'il avait été plus malin que lui en protégeant les parties vitales de son croiseur. À ce propos, l'auteur rappelle malicieusement que le commandant de l'*Alabama* ne s'encomrait pas trop de fair-play quand il s'agissait de duper ses proies en les approchant sous un faux drapeau. Dans son autre ouvrage : *Confederate Raider : Raphael Semmes of the Alabama*, ce même auteur conforte son opinion sur Semmes :

« Un autre facteur psychologique influence Semmes, il cherche une véritable vengeance personnelle. Au cours des trois précédentes années sur le *Sumter* et l'*Alabama*, on l'a appelé un pirate ou un corsaire.

« Un autre homme aurait haussé les épaules, mais Semmes devient irascible quand quelqu'un questionne son orgueil (...) Pour lui, la meilleure façon de prouver le contraire est de battre le *Kearsarge* parce qu'il le veut et non parce qu'il le doit. »

Pour se forger un minimum de crédibilité militaire, ajoute Taylor, Semmes veut même faire accroire que le vapeur *Hatteras*, qu'il coula au large des côtes texanes, était de la même force que son bâtiment. Comme Semmes assimile à de la fourberie le blindage sommaire dont Winslow a revêtu son sloop, on peut donc se demander s'il entendit parler du combat naval d'Hampton Roads, le 8 mars 1862 en Virginie, au cours duquel le cuirassé confédéré *C.S.S. Virginia* se « couvre de gloire » en détruisant ou en envoyant par le fond les *U.S.S. Congress* et *Cumberland*, deux frégates ennemies totalement démunies de protection ?

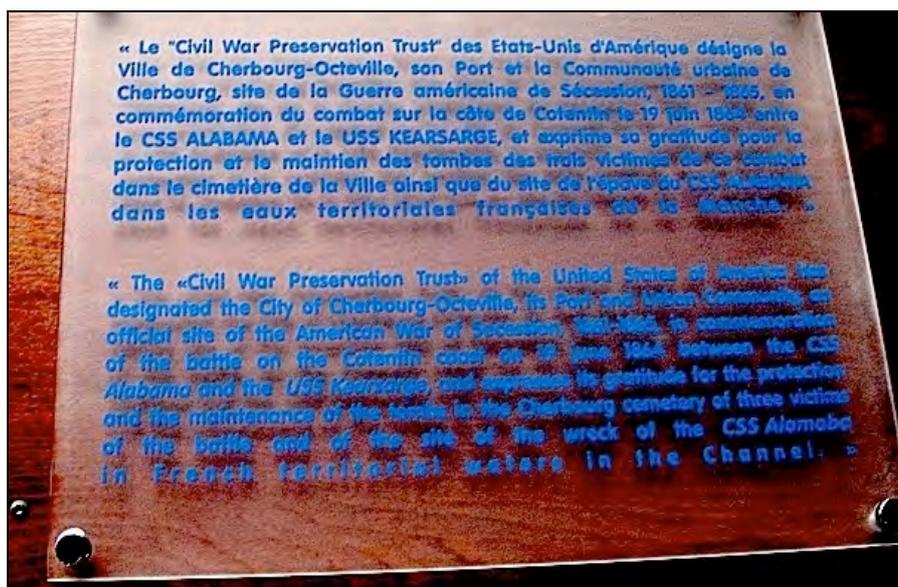
L'historien Frank Merli, notoirement apprécié pour ses nombreux ouvrages sur les vaisseaux de guerre fédéraux et confédérés, interpelle lui aussi les motivations de Semmes dans l'affaire de Cherbourg. Dans le chapitre VI de *The Alabama, British Neutrality and the American Civil War*, il s'étonne que, sur les huit cents pages de son *Memoirs of Service Afloat*, Semmes n'en réserve que quatre au combat de Cherbourg alors qu'il s'enlise dans d'interminables péréoraisons d'ordre ethnique ou géographique dénuées d'intérêt parce qu'elles ont fait, bien avant lui, l'objet d'études plus fouillées.

D'emblée, Merli éviscère les motivations de Semmes : *Servit-il les intérêts de la Confédération ou ce combat résulta-t-il d'une blessure d'amour-propre et d'un insatiable besoin de gloire ?* L'auteur note intelligemment que le personnage opte pour le style « mémoires de » qui lui offre plus de latitude dans son récit et qui ne le contraint pas à s'appesantir sur les faits qu'il préfère éluder. Malheureusement pour le commandant de l'*Alabama*, observe Merli, il ne connaissait pas l'existence des lettres du lieutenant confédéré George T. Sinclair avec qui il s'est entretenu à Cherbourg et dont le contenu surligne les mensonges étalés dans *Memoirs of Service Afloat*.

Lors de ses recherches sur les événements de Cherbourg, Merli s'interroge sur ce qui a poussé Semmes à émettre autant de critiques sur *Cruise of the Alabama and Sumter : From the Private Journals and Other Papers of Commander Semmes and Other Officers*. Quand elles publient ce livre en 1864, les éditions britanniques Saunders,

Otley & Co ne cachent pourtant pas leur sympathie pour la rébellion sudiste. Dès la réédition de cet ouvrage, Semmes obtient d'en modifier le contenu. Après avoir acquis un rare exemplaire de sa première mouture, Merli comprend immédiatement la raison de l'aversion de Semmes pour sa version initiale. Son introduction, rédigée par l'éditorialiste George Meredith, mentionne que son enquête auprès des officiers français à Cherbourg lui révèle qu'avant le combat, ils ont interpellé Semmes et ses officiers au sujet du blindage du *Kearsarge*, mais que ceux-ci éludent leurs conseils de ne pas livrer bataille. Il est clair que le « patron » de l'*Alabama* se sentit forcé de dénigrer l'ouvrage de Meredith parce qu'il foudroyait le principal argument justifiant honorablement sa raclée. Dans son analyse du combat, Merli entérine lui aussi l'avis des historiens précités et des témoins de l'événement : les canonniers de l'*Alabama* ajustent mal leurs pièces et tirent trop haut. Les effets de leurs tirs le démontrent : sur leurs quelque 300 obus et boulets, seuls 28 occasionnent des dégâts mineurs à bord du *Kearsarge*.

La défaite de l'*Alabama* à Cherbourg ne revêt donc que l'importance qu'on veut bien lui concéder car sa victoire n'aurait titillé que l'aspiration de son commandant à être enfin reconnu comme autre chose qu'un destructeur d'inoffensifs cargos et n'aurait absolument pas influencé le cours de la guerre. Comme les autres historiens cités dans ce texte, John Hussey (*Cruisers, Cotton and Confederates*) critique lui aussi le ton acerbe que Semmes adopte vis-à-vis de son ancien adversaire, longtemps après la leçon de modestie que celui-ci lui inculqua à Cherbourg.



Intrigué par nos livres et les aventures de mon ancêtre Edmond Noirsain dans l'armée fédérale, de 1855 à 1862, M. George Delanny (U.K.) nous a envoyé par mail la copie de l'original d'une lettre dactylographiée que Semmes aurait rédigée lorsqu'il éditait le *Memphis Daily Bulletin*. Nous aurions souhaité reproduire le contenu de ce document, mais M. Delanny s'en réserve la primeur dans l'optique d'une publication. Cette lettre de Semmes daterait de peu avant sa mort. Quoique nous ne soyons pas autorisés à en dévoiler le contenu, il ne nous est pas interdit de noter qu'il dénote une sorte de hargne obsessionnelle du commandant de l'*Alabama* vis-à-vis de tout ce qui concourut à lui faire « boire la tasse » à Cherbourg.

L'ancienneté et le jaunissement du document dont nous avons reçu une copie et l'irrégularité de la frappe manuelle des premières machines à écrire rendent certains

mots indéchiffrables. Nous avons identifié l'essentiel du texte sauf deux mots dont l'impression est lamentable. Ces mots nous intéressent immédiatement car il s'agit d'un commentaire de Semmes sur son équipage : *ckaeion* et *clumnt* ! Après avoir consulté moult dictionnaires, nous ne parvenons toujours pas à en connaître la signification. Une linguiste anglo-saxonne les décrypta. Il s'agit de *craftion o cwmni* dont la traduction, en termes édulcorés, correspondrait à « raclures de société » en gallois ! Comme dans les années 1860, Liverpool grouillait de matelots issus de tous les coins du Royaume-Uni, Semmes a dû entendre proférer ces qualificatifs à de nombreuses reprises.

La présentation dactylographiée de cette lettre nous interpelle tout autant. Sachant que Semmes rédigeait à la main son courrier privé, nous pouvons peut-être en inférer que le ton de cette lettre et sa forme la destinent à une personne qui n'appartenait pas au premier cercle de ses amis. En tant qu'éditeur du *Daily Bulletin*, Semmes s'est probablement familiarisé avec la dactylographie (ce qui n'est un exploit pour personne !) car, à l'époque, les équipes rédactionnelles des grands quotidiens y recourent couramment. En effet, dix ans avant la mort de Semmes, l'imprimeur américain Christopher Latham Sholes commercialise la première machine à écrire.

Nous sortons du mythe dont est empreint l'*Alabama* lorsque nous exorcisons les mercenaires et le vaniteux capitaine de cette corvette esclavagiste pour lui accorder l'attention qu'elle mérite. Ce n'est pas Semmes, mais les plongeurs et leurs campagnes de fouilles sous-marines sur l'épave de l'*Alabama* qui sont le point d'orgue de Cherbourg en tant que premier site européen de la guerre de Sécession.

Sources consultées

- Blackburn G.M., *French Newspaper Opinion on the American Civil War*, pp. 117-21. London, 1997.
- Branham A.I., *Interview of Captain McIntosh Kell, June 1833*. Special Manuscript Collection Library, University of Alabama.
- Browne J.M., *Duel between Alabama and Kearsarge*, in « Battles and Leaders of the Civil War », vol. 4, p. 615. New York, 1888.
- Bulloch J.D., *Secret Services of the Confederate States in Europe*, vol. 1. New York, 1972.
- Cullop C.P., *Confederate Propaganda in Europe*, pp. 51, 122-23, 129. University of Miami Press, 1967.
- Davis W.C., *The Cause Lost, Myths and Realities of the Confederacy*, pp. 51, 122-23, 129. University Press of Kansas, 1996.
- Delaney N.C., *John McIntosh Kell of the Raider Alabama*, pp. 10-22. New York, 1973.
- Ibid, *Fight or Flee ; Semmes' Decision to Engage the Kearsarge*, pp. 17-28, in « Journal of Confederate History », vol. 4, 1989.
- Goodrich A.M., *Cruise and Captures of the Alabama*, pp. 207-16. Minneapolis, 1906.
- Hussey J., *Cuisers, Cotton and Confederates ; Liverpool Waterfront in the days of the Confederacy*, pp. 54-59. Countywise Limited, Birkenhead, 2009.
- Ingouf P., *Coulez l'Alabama*, pp.70-80. Cherbourg, 1979.
- Marvel W., *The Alabama and the Kearsarge : the Sailor's Civil War*, pp. 244-45, 259-65. University of North Carolina Press, 1996.
- Meriwether C., *Raphaël Semmes*, pp. 288-315, in « American Crisis Biographies ». Philadelphia, 1913.
- Merli F.J., *The Alabama, British Neutrality and the American Civil War*, pp. 141-57.
- Noirsain S., *La flottille confédérée de Bordeaux*. <http://www.noirsain.net>.
- Official Records of the Union and Confederate Navies*, series I, vol. 3. Capt. Wilson à G. Welles, pp. 59-63, 71-81 ; Thornton à Wilson, pp. 63-64 ; Semmes à Barron, pp. 649-51. Government Printing Office, Washington D.C.
- Sinclair A., *Two Years on the Alabama*, pp. 287-91. Lee and Shepard, 1895.
- Summersell C.G., *Journal of George T. Fullam*, pp. viii-xx, 96-101. University of Alabama Press, 1973.
- Taylor J.M., *Confederate Raider : Semmes of the Alabama*, pp. 210-23. Brassey's, Inc., 1994.
- Tucker S., Critique de *Confederate Raider : Raphael Semmes* de J.M. Taylor, in « The Journal of Military History », vol. 69, n°4, pp. 220-21. Octobre 2005.