

LE CSS ALABAMA



DOSSIER DE PRESSE

2024



CONTACTS PRESSE

CHARGÉE DES RELATIONS PRESSE - LUCIE LE CHAPELAIN - llechapelain@citedelamer.com - 06 80 32 54 30

ATTACHÉE DE PRESSE - LAURE-ANNE DEMARTHE - ldemarthe.citedelamer@gmail.com - 06 83 42 22 81

SOMMAIRE

- 3 | **La carte d'identité de l'Alabama**
- 4 | **CSS ALABAMA, Une épave américaine mythique**
- 6 | **Retour sur une bataille navale américaine épique au large de Cherbourg**
- 8 | **Interview des plongeurs de l'époque et découvreurs d'épave**
- 14 | **Portraits des acteurs de cette bataille et de cette épave mythique**
- 15 | **Informations pratiques**

LA CARTE D'IDENTITÉ DE L'ALABAMA

DATES CLÉS

1864 : Bataille navale américaine au large de Cherbourg

1984 : Découverte de l'épave

1994 : La remontée du canon de l'Alabama

2004 : Reconnaissance de Cherbourg comme seul lieu officiel de la guerre de Sécession en dehors des États-Unis



NOM : Confederate State Ship Alabama (CSS ALABAMA)

NATIONALITÉ : États confédérés



PROPRIÉTAIRE : Marine confédérée

ARMATEUR : Marine confédérée



Caractéristiques

1040 tonnes,
71 m de long,
9.74 m de large,
5.25 m de creux,
tirant d'eau de 3.17 m.
Machine de 300 CV



Armement

6 canons de 32, 1 canon rayé de 7 pouces monté sur châssis à pivot (canon Blakely), 1 canon à âme lisse de 8 pouces sur châssis à pivot



Équipage

115 hommes



Naufrage

19 juin 1864 à 7 miles au large de Cherbourg par 60 m de fond



Capitaine de vaisseau :

Raphaël Semmes

Type de navire : Corvette (trois mâts à propulsion mixte)

Construction : Chantier John Laird Sons & Company - Birkenhead (Angleterre)
- Commandé le 1er août 1861, lancé le 15 juin 1862

CSS ALABAMA, UNE ÉPAVE AMÉRICAINE MYTHIQUE

Liée à la guerre de Sécession américaine, coulée et explorée au large de Cherbourg, cette épave mythique est le symbole des liens de coopération historiques, scientifiques et culturels tissés depuis 1984 entre la France et les États-Unis.

L'histoire de la découverte de l'épave de l'Alabama est une véritable épopée. Coulé au large de Cherbourg en 1864, lors d'une bataille épique, le *CSS ALABAMA* (CSS = Confederate State Ship) fut localisé en 1984 par le commandant Bruno Duclos. Bien que sous propriété des États-Unis, il reste sous tutelle française du fait de sa position dans les eaux territoriales. Les plongeurs professionnels et bénévoles cherbourgeois nous racontent encore aujourd'hui cette épopée d'archéologie sous marine et cette aventure mémorable de coopération franco-américaine.

LA REMONTÉE DU CANON DU CSS ALABAMA

Max Guérout l'archéologue responsable des fouilles et les associations française et américaine *CSS ALABAMA*, supervisent les travaux d'archéologie permettant la remontée du canon *Blakely* en 1994. Il est exposé dans la Nef d'accueil de La Cité de la Mer depuis son ouverture en 2002.

LA PAROLE AUX PLONGEURS BÉNÉVOLES ET DÉCOUVREURS D'ÉPAVE

Michel Chapron et Joë Guesnon plongeurs professionnels bénévoles cherbourgeois ont fait partie de l'équipe d'exploration de 1988 à 2005. Ils ont participé à 12 campagnes de fouilles d'archéologie sous-marine, supervisées par les associations française et américaine *CSS ALABAMA*. Un travail colossal (recherches,

exploration, préparation, élaboration de plans techniques...) a été réalisé. Cette aventure humaine et historique lie les deux pays et a noué une solide coopération franco-américaine sur le plan historique, scientifique et culturel.



CHERBOURG, SEUL SITE AU MONDE RECONNU LIEU OFFICIEL DE LA GUERRE DE SÉCESSION EN DEHORS DES ÉTATS-UNIS !

Cet engagement a valu à Cherbourg de recevoir en 2004, de la part des États-Unis, le titre de lieu de mémoire officiel de la guerre de Sécession ! Une reconnaissance rendue possible grâce à l'implication de Ulane Bonnel (1918-2006), historienne navale américaine travaillant en France qui a joué un rôle majeur dans le développement des relations professionnelles entre les historiens navals américains et français.

PLUS DE 200 OBJETS REMONTÉS DE L'ÉPAVE DONT LE FAMEUX CANON BLAKELY DE 3,2 TONNES !

Au-delà des petits objets comme de la porcelaine, ou une dent de cachalot, un des canons de l'Alabama a été remonté par des plongeurs français et américains lors d'une opération extrêmement délicate et technique en 1994. Ensuite, des

traitements pour sa conservation ont été réalisés à Cannes, au sein d'un laboratoire EDF. Le canon est exposé depuis 2002 dans la Nef d'accueil de La Cité de la Mer.

UN DISPOSITIF MUSÉOGRAPHIQUE RENOUVELÉ EN 2024

Cette nouvelle scénographie permanente qui entoure le canon de l'Alabama comporte :

- de nouveaux panneaux explicatifs (en français, anglais et allemand)
- un habillage de la vitrine du canon
- de nouvelles vidéos des témoins et acteurs de la découverte de l'épave et de la remontée du canon
- l'épisode historique de la bataille navale reproduit en motion design



RETOUR SUR UNE BATAILLE NAVALE AMÉRICAINE ÉPIQUE AU LARGE DE CHERBOURG

Un épisode de la guerre de Sécession américaine s'est joué le 19 juin 1864 au large du Nord-Cotentin, opposant *le CSS ALABAMA*, corsaire à vapeur sudiste à la frégate nordiste *USS KEARSARGE*. Découvrez ce duel palpitant !

CHERBOURG, THÉÂTRE DE LA GUERRE DE SÉCESSION EN 1864 LORS D'UNE BATAILLE NAVALE



Mais que faisaient donc deux navires de guerre américains au large du Cotentin ? Pour le comprendre, il faut replonger au cœur de la guerre de Sécession, un conflit qui déchira la jeune République américaine. La guerre tire ses origines de l'accession à la présidence des États-Unis d'Amérique, en 1860, d'Abraham Lincoln (1809-1865). Le candidat démocrate, issu des milieux progressistes du nord des États-Unis, est opposé à l'esclavage, se heurtant aux intérêts des États du Sud, qui prospèrent grâce à la culture du coton.

LE CSS ALABAMA : UN REDOUTABLE CORSAIRE DES MERS

C'est la course aux armements des deux côtés. Le Sud n'a presque pas de ports, asphyxiés par le blocus yankee. Mais il peut compter sur ses marins. Parmi eux, Raphaël Semmes, le futur commandant du navire *CSS ALABAMA*. C'est un vieux loup de mer, qui va devenir l'homme le plus détesté de l'Union ! Son navire de guerre va devenir le cauchemar du commerce nordiste. En l'espace de 22 mois, le corsaire va croiser 447 navires, arraisonner 65 d'entre eux - tous nordistes -, dont il va saisir la cargaison et capturer les équipages. Mais après ces longs mois de combat, l'Alabama a besoin de réparation.



Raphaël SEMMES
Capitaine de l'ALABAMA

Le 4 mars 1864, il écrit dans son journal de bord :
« Cela fait aujourd'hui trois ans que j'ai quitté ma famille [...]. Mon navire est fatigué comme son commandant, et il aura besoin d'une inspection générale [...]. »

AUX 1ÈRES LOGES POUR ASSISTER AU DUEL AMÉRICAIN, EN DIRECT DE LA RADE DE CHERBOURG.

Seul Cherbourg accepta sa venue, mais uniquement dans sa rade, dont les travaux gigantesques viennent d'être achevés. Le 11 juin 1864, le navire se présente. Sans aucun doute informé, Le *USS KEARSARGE* un navire de l'Union arrive à toute vapeur des Pays-Bas et l'attend à proximité. Au même moment Cherbourg s'apprête à inaugurer en grande pompe son

casino flambant neuf et ses Bains de mer. Des trains spéciaux affrétés de la gare Saint-Lazare ont acheminé des milliers de personnalités et de politiques dans la nouvelle gare de Cherbourg. Ils se rendent aussitôt sur la plage Napoléon et sur la montagne du Roule pour admirer la rade et ce mystérieux navire sudiste.



UN COMBAT OPPOSANT DE VIEUX LOUPS DE MERS.

Le 19 juin 1864, à 9 h 30, le *CSS ALABAMA*, sous pression, quitte Cherbourg. Il sort par la passe ouest de la rade et suit le *Kearsarge*, qui se dirige vers la haute mer pour sortir des eaux territoriales. À environ 12 kilomètres du port, les deux navires font volte-face. L'Alabama fait feu le premier et le *Kearsarge* commandé par John Antrim

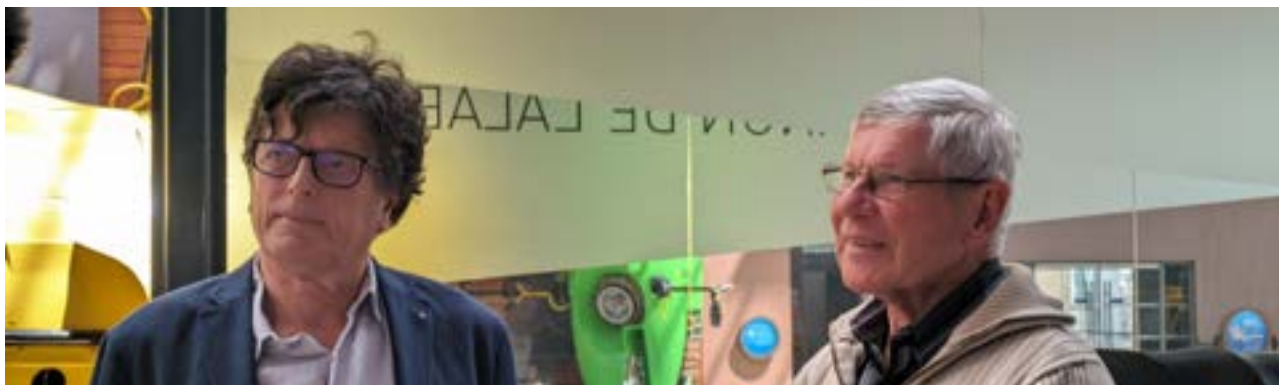
Winslow se jette sur son adversaire. Ce duel se déroule sous les yeux des cherbourgeois et de toute la bonne société de l'époque, soit près de 15 000 personnes, et inspira même le peintre Édouard Manet pour l'une de ses toiles... Moins d'une heure seulement aura suffi au *Kearsarge* pour couler l'Alabama...



**LA BATAILLE
EN ANIMATION**

Retrouvez notre dossier de presse interactif sur : citedelamer.com/presse

INTERVIEW* DES PLONGEURS DE L'ÉPOQUE ET DÉCOUVREURS D'ÉPAVE



COMMENT CETTE ÉPAVE AMÉRICAINE COULÉE AU LARGE DE CHERBOURG A-T-ELLE ÉTÉ LOCALISÉE 120 ANS APRÈS SON NAUFRAGE ?

L'épave du **CSS ALABAMA**, a été découverte en novembre 1984 par le chasseur de mines Le Circé de la Marine Nationale, commandé par le Capitaine de Corvette Bruno Duclos. Cette épave était non répertoriée et déjà connue par pas mal de chercheurs d'épaves qui venaient à Cherbourg. Mais ce jour-là elle a été découverte et repérée au sonar par la Marine, un peu par hasard, lors d'un exercice et d'une sortie d'entraînement. Une fois la cible découverte, des plongeurs ont été envoyés en exploration. Ils ont réalisé un dessin de ce qu'ils voyaient : il s'agissait d'une épave en bois assortie de tout un tas d'objets et de canons.

L'archéologue **Max Guérout**, spécialiste d'archéologie sous-marine, qui avait été en poste à Cherbourg s'était documenté sur cette épave mythique. Grâce à ses recherches et les explorations qu'il va ensuite superviser en lien avec les autorités américaines, et après réception depuis l'Angleterre des plans de constructions de l'Alabama, l'épave de l'Alabama est identifiée avec certitude.

L'histoire pour nos plongeurs bénévoles commence donc par un coup de téléphone du commandant Duclos à Max Guérout qui va assurer la supervision des fouilles jusqu'en 1995. « Ma tâche a consisté, avec le soutien de l'association **CSS ALABAMA**, à réunir une équipe de plongeur, obtenir les moyens techniques nécessaires, organiser le chantier puis le mettre en œuvre en déléguant l'organisation de plongées à Joë Guesnon, le soutien technique à Jean Olive et la sécurité des plongées à Michel Chapron. J'avais ensuite la charge d'entreprendre les recherches concernant le mobilier archéologique mis au jour et de rédiger les comptes-rendus de fouille ».

Même si quelques plongeurs sont venus d'ailleurs, Max Guérout a vraiment pris soin de mobiliser les plongeurs des clubs de Cherbourg. « Leur sérieux dans le travail, leurs qualités humaines ont permis de mettre en place un climat de confiance qui s'est traduit par une coopération étroite entre eux et moi, au point que plusieurs d'entre eux ont participé aux autres fouilles archéologiques que j'ai dirigé par la suite ».

* Sur la base des enregistrements vidéo croisés de Michel Chapron, plongeur chargé de la sécurité et de la réglementation des campagnes de fouilles de l'épave de l'Alabama et de Joë Guesnon, coordinateur des plongeurs. Extraits des témoignages écrits de Max Guérout, archéologue français qui a dirigé les plongées jusqu'en 1995 et de Gordon Watts, son successeur archéologue américain qui a supervisé les fouilles de 1995 à 2005.



LES INTERVIEWS
EN VIDÉO

Retrouvez notre dossier de presse interactif sur : citedelamer.com/presse

À QUEL MOMENT LES PLONGÉES ONT-ELLES PU COMMENCER ET COMMENT S'EST CONSTITUÉE L'ÉQUIPE FRANCO-AMÉRICAINE MISSIONNÉE POUR LES CAMPAGNES D'EXPLORATION ?

Même si l'épave a été découverte en 1984, les explorations et les plongées ne commencent qu'en 1988. **L'épave est certes située dans les eaux territoriales françaises, mais elle appartient toujours à son pays d'origine : les États-Unis car il s'agit d'une épave de guerre.** Entre 1984 et 1988 les plongées s'arrêtent sur demande des Américains, considérant que l'épave est un bien culturel qui leur appartient. Mais les Français ne l'entendent pas de cette oreille car le *CSS ALABAMA* se situe dans leurs eaux territoriales à Cherbourg qui, en plus, est un port militaire. Il a fallu trouver un compromis.

Après cette phase diplomatique, les parties prenantes tombent d'accord grâce au soutien et à l'intervention de Ulane Bonnel, une historienne franco-américaine très impliquée.

Deux Associations *CSS ALABAMA*, une française et une américaine, sont respectivement constituées en 1988 et 1987 pour étudier les possibilités de renflouement - ou tout au moins d'études in situ - de l'épave. Le ministère de la culture et de la communication français confie à l'archéologue Max Guérout la mission

de coordination de l'ensemble du projet. **C'est l'association *CSS ALABAMA*, dirigée par l'historienne navale franco-américaine Mme Ulane Bonnel qui parvient à lever les freins administratifs entre les Etats-Unis, la France et l'Institut de Plongée Professionnelle.**

Après cette phase diplomatique qui a duré 4 ans, les véritables campagnes de fouilles commencent en 1988. Une commission supervise alors les travaux pour donner des directives sur ce qu'il fallait faire. Elle est composée de spécialistes français et américains.

La certitude sur l'origine et l'identification de l'épave est définitivement prononcée quand les plongeurs découvrent en 1988 l'inscription marquée sur la barre à eau « Aide-toi et Dieu t'aidera ». À ce moment-là il n'y a plus aucun doute, il s'agit bien de l'épave du *CSS ALABAMA*.

12 campagnes de fouilles de 1988 à 2005
soit plus de 1 000 plongées et près de 100 personnes mobilisées !



ENTRE 1988 ET 2005, 12 CAMPAGNES DE FOUILLES SE DÉROULENT. COMMENT ? QUELS EN SONT LEURS OBJECTIFS ?

Les fouilles se sont déroulées en plusieurs étapes, en raison des négociations franco-américaines concernant la propriété de l'épave détaillées ci-dessous avec l'appui du témoignage de Max Guérout.

De 1988 à 1992 : le site est expertisé afin d'étudier l'environnement de l'épave (topographie, courant, sédiment), déterminer l'état des vestiges de l'épave et évaluer le potentiel archéologique du site, sans fouille archéologique proprement dites.

En 1993 : la fouille entre dans sa phase active, avec la réalisation d'un plan du site (structures visibles et artefacts), la remontée de 50 objets répertoriés au cours des campagnes précédentes et l'exécution d'un sondage destiné à étudier la stratigraphie du site.

En 1994 : les campagnes se concentrent sur l'étude et la récupération du canon *Blakely* et de son châssis pivotant. Une fouille-test de la zone de l'office des officiers est opérée ainsi qu'une étude préliminaire de la récupération de la pompe d'épuisement arrière.

En 1995 : les recherches se concentrent sur l'étude de la vie à bord autour de l'office des officiers et des postes d'équipage mais également sur l'étude du système de propulsion et sur les recherches des vestiges de l'affût du canon *Blakely*.

Les fouilles sont ensuite dirigées par Gordon Watts qui reprend alors la mission en tant qu'archéologue sous-marin américain.

Il rejoint l'équipe de plongeurs afin d'explorer et continuer "à documenter l'épave et faire avancer la recherche archéologique associée au navire confédéré". Un des autres objectifs consiste à récupérer des objets et munitions apportant des éléments éclairants sur le vaisseau et l'équipage.

Le *CSS ALABAMA* se trouve juste en face de Cherbourg, en plein nord, à 60 m de fond, c'est-à-dire à une profondeur située dans la limite de la plongée à l'air à l'époque. Il n'était donc pas permis à tout le monde d'explorer et d'intervenir sur ce genre d'épave. Compte tenu de son importance et de la dangerosité du site, il fallait encadrer et superviser rigoureusement les plongées.

Premièrement l'équipe a dressé un plan pour mieux connaître l'épave. La méthode consistait à placer des pièces caractéristiques du bateau sur un plan : la cheminée, l'hélice, le cabestan... ainsi que différents objets rencontrés au cours des plongées. "On ne les touchait pas et on ne les bougeait pas, on les positionnait tout simplement", précisent les plongeurs.

« A partir du moment où on a commencé à mieux connaître l'épave nous avons eu l'autorisation de remonter des objets » confie Joë Guesnon.

Le *CSS ALABAMA*, reposant sur son lit de sable, reste alors étroitement surveillé par la Marine nationale. La zone de plongée restera interdite au public. Le *CSS ALABAMA* est le seul projet d'archéologie sous-marine contrôlé par traités internationaux.

« Les plongées ne pouvant se faire qu'à marée basse et en mortes eaux, elles ne pouvaient durer plus d'une heure. En fait, les plongeurs, par équipes, ne pouvaient rester qu'un quart d'heure sur l'épave, à cause de la durée des paliers de décompression. Même le ROV, (Remotely Operated Vehicle) utilisé avait des difficultés à se maintenir sur place, à cause de la force du courant. »

POUVEZ-VOUS NOUS RELATER UN SOUVENIR DE PLONGÉE MÉMORABLE ?

Michel Chapron se souvient d'avoir remonté les toilettes et surtout une fameuse caisse cubique que Gordon Watts, lui avait confié en fin de plongée. **Cette petite caisse faisait 25 cm mais on ne savait pas ce qu'il y avait dedans.** Quelle ne fut pas leur surprise de découvrir qu'à l'intérieur se trouvait en réalité... une bombe.

De son côté, Joë Guesnon se rappelle bien des nombreuses assiettes en céramique décorées de couleurs différentes selon l'attribution des rangs : or pour le commandant, bleu pour les officiers, marron pour l'équipage. Un autre objet avait marqué son attention sur l'épave : une dent de mammifère marin... Une fois auscultée à la surface, il s'est avéré que c'était une dent de cachalot de 5-6 cm sur laquelle était gravée un bateau : la preuve d'un passe-temps de matelot durant ses longues heures de navigation.

Pour sa part Gordon Watts, considère que, l'objet le plus intéressant et symbolique récupéré sur le site de l'épave est l'anneau en laiton du gouvernail sur lequel était inscrit la devise "AIDE TOI ET DIEU T'AIDERA".

Outre sa dimension internationale et ses conséquences juridiques, la caractéristique la plus remarquable de ce chantier a été la somme des aides qui ont été accordées gratuitement par : la Marine nationale, EDF, la société INTERSUB de Toulon, la société HYTEC de Montpellier, la société Espace Industrie Contrôle (ESIC) de Turlaville, l'Institut des techniques de la mer (INTECHMER) de Cherbourg ... La mise en œuvre des matériels mis à disposition de l'équipe, a aussi permis à ce chantier d'expérimenter de nombreuses méthodes de recherche inédites.

D'une manière plus générale, Max Guérout garde un souvenir très fort de ce chantier "il a été une aventure humaine hors du commun, grâce à une équipe de plongeurs cherbourgeois exceptionnels", insiste-t-il.

POURQUOI AVOIR CHOISI DE REMONTER LE CANON BLAKELY ET COMMENT ?

"La récupération du canon ne fut pas l'opération la plus facile ; C'était une pièce lourde, de plus de trois tonnes, montée sur un lourd chariot en bois à pivot devant la cheminée du bateau."

« Ce canon était assez facilement accessible, mais surtout il s'agissait d'une pièce d'artillerie peu connue, originale et innovante en matière de conception technique. C'était aussi un objet symbolique du combat naval final », souligne Max Guérout

Ce canon a finalement été remonté le 30 octobre 1994. La solution retenue a consisté à fixer un câble de 45 m sur le canon et à y accrocher un parachute de 5 000 l (ou une vache à air), le gonfler dans une quinzaine de mètres d'eau,

puis l'envoyer en surface. Ensuite *la Fidèle* est venue à l'aplomb du canon, tandis qu'un câble fut descendu au fond, en vue de l'amarrage. De cette manière, *La Fidèle* a pu remonter le canon en passant en dérive et l'équipe a pu profiter du courant et travailler en produisant moins d'efforts.

Il a fallu placer des élingues sous le canon pour le remonter à la surface. 6 personnes ont été mobilisées pour installer le système de parachute et 3 personnes sont intervenues pour la remontée du canon qui n'a duré finalement qu'une vingtaine de minutes.

"Ce qui nous importait c'était qu'on puisse dégager le canon rapidement pour ne pas endommager l'environnement et l'épave en elle-même (...)"



Le canon se nomme ainsi en référence à son inventeur « Theophilus Alexander Blakely ». Il se caractérise par son âme (ou tube) rayée, ce qui permet d'impulser aux obus un mouvement de rotation rendant les tirs plus puissants.

QUELLES ONT ÉTÉ LES OPÉRATIONS DE TRAITEMENT ET DE CONSERVATION AVANT L'EXPOSITION DU CANON AUX VISITEURS ?

Le canon fut hissé sur *la Fidèle* direction Cherbourg où il a été stocké au quai des Mielles avant d'être expédié à Cannes pour subir un traitement de conservation confié au Laboratoire Archéolyse International, un laboratoire créé par le centre EDF de Cannes.

Pour la petite anecdote, un tourteau et un obus se trouvaient à l'intérieur du canon. Cette opération délicate a nécessité un long processus, menée sous la responsabilité de Paul Mardikian, consistant d'une part, à désamorcer puis à extraire l'obus resté dans l'âme du canon.

Le canon a également subi un traitement par électrolyse "qui a duré 18 mois" précise Max Guérout. Ce traitement était indispensable pour enlever le sel dans le but de le préparer à sa future exposition. Il a donc fallu enlever des chlorures qui s'étaient imprégnés dans la concrétion sans en endommager la peau du canon. Les traitements d'électrolyse qu'il a reçus ont fait office de bain de jouvence.

"Les canons *Blakely* se chargeant par la gueule, on a dû retirer un boulet non explosé comme celui qui est exposé à Cherbourg. (...) L'inspection initiale confirma que le tube contenait un projectile muni de sa fusée."

POURQUOI A-T-IL ÉTÉ POSSIBLE QUE LE CANON BLAKELY RESTE EN FRANCE, CONTRAIREMENT AUX AUTRES OBJETS REMONTÉS DE L'ÉPAVE QUI ONT ÉTÉ RAPATRIÉS ET RESTITUÉS AUX ÉTATS-UNIS, LEUR PAYS D'ORIGINE ?

L'archéologue américain Gordon Watts confie : "Le canon *Blakely* fut le premier objet d'armement récupéré sur l'épave du *CSS ALABAMA*. Après son traitement de restauration, il a été prêté à La Cité de la Mer pour être exposé en remerciement

pour le rôle déterminant qu'ont joué la Marine française, l'équipe d'archéologues de Max Guérout et la ville de Cherbourg. **C'est un lieu d'exposition qui demeure, adapté au légendaire navire pilleur Confédéré !"**

EN QUOI CETTE ÉPAVE EST-ELLE SYMBOLIQUE ?

"À cette époque les États-Unis sont encore une nation jeune, ils sont au début de leur histoire au tournant de la guerre de Sécession" rappelle Joë Guesnon. Ce bateau - qui n'a jamais touché un port aux États-Unis - a combattu sur toutes les mers du monde et a coulé d'ailleurs de nombreux navires. Cette icône maritime a fini par couler à Cherbourg. Son histoire est exceptionnelle.

Dès le départ, Max Guérout avait lui-même tenu à ce que les archéologues américains soient associés au chantier. « J'ai alors consulté à l'Université du Texas, Georges Bass, l'archéologue

sous-marin le plus réputé des États-Unis, qui m'a recommandé Gordon Watts, qui est venu ensuite nous rejoindre et me succéder ». Gordon Watts, avec son regard américain précise : "**Le *CSS ALABAMA* était le plus performant de tous les raiders de guerre Confédérés.**

Toujours, selon Gordon Watts le *CSS ALABAMA* demeure le plus marquant de tous les navires Confédérés qu'il a pu étudier. (...) Il s'agit d'une "opportunité unique à la fois pour l'archéologie sous-marine et pour l'Histoire que les Américains partagent avec la France".

« La collaboration a toujours été excellente, entre les équipes françaises et américaines » souligne Max Guérout

EN QUOI CETTE AVENTURE VOUS RELIE T-ELLE À UN AUTRE EXPLORATEUR ÉMÉRITE, PAUL-HENRI NARGEOLET AMBASSADEUR DE LA CITÉ DE LA MER, DISPARU LE 18 JUIN 2023 SUR L'ÉPAVE DU TITANIC ?

Gordon Watts se remémore sa première plongée à bord de l'épave de l'Alabama **“Ma première plongée sur l'épave de l'Alabama s'est faite à bord du submersible français VAR-SO-50 avec Paul-Henri Nargeolet.** L'usage de ce submersible a permis l'examen du site de l'épave pendant près de 2h30. En raison de mon héritage sudiste et de ma connaissance de l'épave de l'Alabama et des officiers Confédérés aux commandes du navire, cette expérience s'est avérée particulièrement significative et importante.”

Pour Max Guérout “Paul-Henri Nargeolet était un ami de longue date, car lorsqu'en 1977 j'ai commandé le Triton, le bâtiment d'intervention et d'expérimentation sous-marine de la Marine, il était déjà chargé du suivi du sous-

marin Griffon qui était embarqué à bord. Nous avons eu alors de nombreuses occasions de travailler ensemble. Il a ensuite partagé avec moi une passion pour l'archéologie sous-marine et a participé aux premières fouilles sous-marines entreprises par le Groupe de Recherche en Archéologie Navale (GRAN) que nous avons créé en 1982 : la *Baleine* à Port-Cros, le *Slava-Rossii* sur l'île du Levant, la *Lomellina* à Villefranche-sur-Mer. C'est lui qui m'a appris la découverte de l'épave de l'Alabama trouvée par le *Circé* et qui a insisté pour que je prenne en charge le chantier de fouille. Sa disparition a été une très grande peine pour toute notre équipe.



PORTRAITS DES ACTEURS DE CETTE BATAILLE ET DE CETTE ÉPAVE MYTHIQUE

LES PROTAGONISTES DE LA BATAILLE NAVALE

John Ancrum WINSLOW, capitaine du Kearsarge

52 ans, partisan de l'Union nordiste. Le capitaine Winslow reçoit au début de l'année 1864 l'ordre de neutraliser l'Alabama. Peu de temps auparavant il a échoué à couler d'autres navires sudistes qu'il pourchassait, il voit dans la présence de l'Alabama à Cherbourg une occasion unique de prendre sa revanche.

Raphaël SEMMES, commandant du navire CSS Alabama

54 ans, membre de la Confédération. Lorsque l'Alabama arrive à Cherbourg, en juin 1864, le capitaine Semmes se dit épuisé par les années passées en mer. En outre, son honneur est entaché : la presse lui reproche d'attaquer des navires de commerce impuissants et non des vaisseaux de guerre. Affronter le navire de guerre *KEARSARGE* est une manière de restaurer sa dignité.

Ulane Bonnel, historienne américaine en France aux manettes de l'exploration de cette épave historique

Première femme élue membre de la section Histoire, Lettres et Arts de l'Académie de Marine, Ulane Bonnel a été présidente de l'Association internationale des Docteurs des universités françaises et vice-présidente de l'Institut Napoléon. Après la découverte en 1984 de l'épave du *CSS ALABAMA*, elle a aidé à organiser les branches française et américaine de l'Association *CSS ALABAMA*, en tant que présidente de la branche française et en aidant à développer le soutien à ses travaux d'archéologie sous-marine sur le site de l'épave. À ce titre, elle a joué un rôle clé dans la négociation de l'accord international entre la France et les États-Unis sur l'épave et le site de l'épave dans les eaux françaises. Ulane Bonnel est décédée en 2006.

LES ACTEURS DE LA DÉCOUVERTE DE L'ÉPAVE, DE L'EXPLORATION ET DE LA REMONTÉE DU CANON

Max GUEROUT : Océanaute, capitaine de vaisseaux et archéologue sous-marin, rattaché au Groupe de recherche en Archéologie Navale.

Responsable de la fouille, il est missionné par la marine en novembre 1984 pour identifier l'épave et mène les premières recherches. Il dirige le programme de fouilles le *CSS ALABAMA Challenge* entre 1988 et 1995. Il quitte la direction du chantier en 1995. Il mène une campagne d'étude des céramiques remontées de l'épave en 2019.

Gordon WATTS : archéologue américain et historien maritime rattaché à l'East Carolina University et à l'Institute for International Maritime Research. Il prend la suite de Max Guérout pour diriger les campagnes de fouilles après 1995.

Michel CHAPRON : plongeur professionnel, assure la sécurité et le soutien technique des plongées entre 1995 et 2005. Il participe à remonter le canon en 1994, une épreuve périlleuse qui se déroulera sur plusieurs jours.

Joë GUESNON : responsable de la section archéologie de Cherbourg Natation Plongée, il organise et coordonne les plongées entre 1992 et 2005.

Bibliographie

Blog bateaux cherbourg : [cliquez ici](#)

Le CSS Alabama – "L'épopée engloutie du croiseur confédéré" : Max Guérout, Gordon Watts, Joë Guesnon. CNRS Éditions

INFORMATIONS PRATIQUES

**RETROUVEZ TOUS NOS DOSSIERS DE PRESSE SUR :
CITEDELAMER.COM/PRESSE**



TARIFS

Enfants (5-17 ans) : 14 euros / Adultes : 19 euros

Gratuit* pour les moins de 5 ans**.

Visite + la Gare Maritime Transatlantique avec un guide : 26 euros (18 euros pour les enfants de 5 à 17 ans).

HORAIRES :

Ouverture toute l'année : 10h à 18h00

Petites vacances scolaires : 9h30 à 18h00

Juillet et août : 9h30 à 19h00

Attention, les caisses ferment une heure et demie avant la fermeture du site.

* Gratuit pour les moins de 5 ans si accompagnés d'un adulte payant

** Attention les enfants de moins de 5 ans n'ont pas accès à la visite du sous-marin *Le Redoutable* pour des raisons de sécurité

En cas d'escale de paquebots, l'espace « Émigration » n'est pas ouvert. L'espace *Titanic* reste accessible.

La Cité de la Mer est labélisée « Qualité Tourisme » mais aussi « Tourisme et Handicap » pour les handicaps suivants : auditif, mental et visuel.

CONTACTS PRESSE :

LUCIE LE CHAPELAIN | llechapelain@citedelamer.com | 02 33 20 26 44 / 06 80 32 54 30 | @ComLucie

LAURE-ANNE DEMARTHE | ldemarthe.citedelamer@gmail.com | 06 83 42 22 81

LA CITÉ DE LA MER

Gare Maritime Transatlantique
50100 CHERBOURG-EN-COTENTIN
Tél : 02 33 20 26 69



#citedelamer