



Peinture de Tom Freeman - Gaufflight on the Potomac

La guerre fluviale pendant le conflit américain

Par Gérard Hawkins

A l'exception de la guerre de Sécession et peut-être de celle du Vietnam, l'histoire révèle peu d'exemples d'opérations militaires d'envergure sur les voies navigables d'un pays. Celles-ci ont requis une classe insolite de navires de guerre commandés et manœuvrés par des effectifs intrépides. La lutte pour le contrôle du fleuve Mississippi et de ses affluents constitua l'une des campagnes des plus longues et des plus laborieuses du conflit américain qui se disputa dans un couloir fluvial de plus de mille kilomètres de long, s'étalant de Mound City dans l'Illinois au golfe du Mexique.

Du fait de sa géographie, l'ouest du Mississippi est fort différent du reste du continent. Ses routes s'apparentent souvent à de simples pistes, son réseau de chemins de fer se révèle peu dense et ses grandes étendues sont encore relativement sauvages. De plus, le théâtre occidental de la guerre éclipse celui de l'Est en termes de superficie – un million de kilomètres carrés contre environ deux cent cinquante mille. L'importance des cours d'eau dans ce décor ne peut guère être sous-estimée. Les voies fluviales offrent d'énormes avantages stratégiques à l'armée qui les contrôle. En effet, les troupes peuvent être acheminées rapidement vers n'importe quel endroit bordé par un fleuve ou une rivière, et les lignes de ravitaillement ne sont plus tributaires du pitoyable réseau routier. Un contingent qui progresse en longeant une rivière contrôlée par l'ennemi est en danger permanent car exposé à une attaque surprise sur ses arrières. Les voies navigables constituent des artères vitales pour l'économie confédérée. Cependant, le transport commercial et les lignes de communication sudistes seront graduellement entravés par les

canonnières nordistes qui patrouillent les cours d'eau. Ce sevrage économique s'intensifiera au cours l'évolution de la guerre, au fur et à mesure que la marine fédérale grignotera des segments de plus en plus importants du fleuve Mississippi.

Lorsqu'éclate le conflit fratricide, les antagonistes se démènent pour mettre sur pied leur marine de guerre. Bien que la flotte fédérale fût beaucoup plus importante que sa rivale, aucun des adversaires ne dispose de suffisamment de navires fluviaux aptes au combat. Dès le commencement des hostilités, les belligérants ne sont pas à égalité. En effet, le Nord dépasse de loin le Sud en termes de ressources et de capacité de production. Une fois lancée, l'industrie nordiste parvient à produire un flux régulier de cuirassés et de canonnières alors que le nombre de chantiers navals sudistes reste très limité. Face à ce manque, les autorités militaires de Richmond sont confrontées à un dilemme avant même que les Fédéraux ne frappent. Le président Jefferson Davis avait insisté de manière peu judicieuse pour que chaque pouce de territoire sudiste soit défendu. Ne possédant pas de marine de guerre fluviale, le général Albert S. Johnson, le commandant des forces rebelles de l'Ouest, avait opté pour un formidable réseau de fortifications s'étalant sur près de mille kilomètres le long des fleuves et des rivières de la Confédération, obstacles que les cinquante mille soldats à sa disposition peinaient à défendre adéquatement.

Dès le début de la guerre, le contrôle des cours d'eau constitue un facteur stratégique clé pour l'Union, comme préconisé dans le plan Anaconda du lieutenant général Winfield Scott pour encercler et étrangler les Etats en rébellion. En juin 1862, le major-général William T. Sherman écrivait à sa femme : *J'estime que le Mississippi est l'épine dorsale de l'Amérique ; le pouvoir qui le contrôle détient le continent.*¹ Abraham Lincoln comprend fort bien l'enjeu que représente les voies navigables. Dans sa jeunesse, il avait emprunté la rivière Ohio puis le fleuve Mississippi jusqu'à La Nouvelle-Orléans, découvrant ces artères vitales pour le transport et le commerce à une époque où le réseau de chemins de fer était peu dense. Malgré ses lacunes en stratégie militaire, le Président se rend intuitivement compte de la nécessité d'isoler les Etats rebelles. Une semaine après la chute de Fort Sumter, sa première décision majeure est de confier à la marine des Etats-Unis la mission de bloquer non seulement les ports du Sud, mais également les grands fleuves et rivières qui sillonnent le cœur de la Confédération. Tirant parti des larges effectifs et des ressources supérieures de l'Union, il prône également des mouvements coordonnés de grande ampleur sur plusieurs fronts, à l'est comme à l'ouest.

Les fleuves et les mers constituent des environnements totalement distincts ; les moyens et les compétences nécessaires pour les exploiter diffèrent sensiblement. A l'époque, l'usage millénaire de la voile régnait toujours en maître sur les océans. Malgré leur développement considérable durant la deuxième moitié du XIX^e siècle, les machines à vapeur ne sont pas suffisamment fiables, robustes ou performantes pour constituer la principale forme de propulsion des navires de haute mer qui restent partiellement tributaires du vent. A l'inverse, les embarcations fluviales dépendent uniquement de l'énergie de la vapeur. Elles opèrent le long de capricieuses et méandreuses rivières, parfois étroites, peu profondes, encombrées par des bancs de sable et de végétation tropicale. Au début du conflit, les officiers de l'armée et ceux de la marine du Nord et du Sud n'ont que peu d'expérience de la navigation motorisée en eau douce. Ils s'engagent dans la guerre fluviale sans navires, ni structure de commandement. D'un point de vue tactique et technologique, ce concept inédit est un défi de taille. D'importantes ressources navales de l'Union s'avéreront nécessaires pour transporter et appuyer les forces terrestres, mener à bien des expéditions amphibies et de siège, bloquer les moyens de

¹ Turner F., *The frontier in American history*, Internet.

transport de l'ennemi et éliminer son commerce. Les futures canonnières auront à affronter non seulement celles des Confédérés mais aussi leurs formidables fortifications, leur artillerie lourde, sans oublier leurs « torpilles » ou mines sous-marines.

Sous l'impulsion de Lincoln, le secrétaire à la Marine, Gideon Welles, et le secrétaire à la Guerre, Edwin Stanton, créent de toutes pièces une puissante force fluviale et coordonnent la stratégie à adopter. Cependant, à l'échelle nationale, il n'existe pas de responsables de liaison entre l'armée et la marine, pas d'état-major interarmées ni de protocoles ou de mécanismes pour diriger des opérations conjointes. Traditionnellement, un cadre de l'armée, aussi gradé soit-il, ne pouvait donner d'ordre à un officier de la marine, même subalterne, et vice-versa. La coordination opérationnelle sur le terrain dépendait de la bonne volonté et des aptitudes des commandants pour planifier et travailler de concert, efforts qui étaient souvent entravés par les disparités culturelles existant entre les différents services et les jalousies de rang. Malgré ce manque de perspective commune, quelques leaders remarquables émergent du lot. Les Flag Officers² Andrew Foote, Charles Davis et David Porter développent des partenariats efficaces avec leurs homologues de l'armée, en particulier avec le général Ulysses Grant. De sa première à la dernière bataille, Grant sut apprécier à sa juste valeur la marine fluviale. Il l'incorpora dans ses campagnes en tant qu'arme de combat et de logistique et crédita son apport de facteur critique dans ses victoires.

En mai 1861, le secrétaire Welles nomme le commandant John Rodgers conseiller principal de la marine de l'Ouest. Il doit se référer au major-général George McClellan, le commandant du département de l'Ohio, pour ce qui concerne *l'établissement d'un armement naval sur les fleuves Mississippi et Ohio [...] en vue de bloquer ou d'interdire les communications et les échanges avec les Etats qui sont en insurrection. Rogers doit aider, conseiller et coopérer avec les commandants de l'armée pour traverser les rivières ou naviguer sur les fleuves, ou pour armer et équiper les navires nécessaires. McClellan signerait les réquisitions et Rogers agirait de concert avec lui en tant que subordonné.*³

Sans instructions spécifiques ni plans précis, Rogers procède de sa propre initiative et dans un premier temps, sans financement de l'armée. Il s'installe à Cincinnati dans l'Ohio pour acheter trois navires à aubes et les faire convertir en canonnières. Leurs chaudières et conduites de vapeur sont transférées du pont principal à la cale ; leurs superstructures sont démontées et remplacées par d'épaisses cloisons en chêne ; leurs ponts sont renforcés de même que les flancs qui sont pourvus de sabords pour accommoder six à huit pièces d'artillerie navale. Rogers recrute des équipages issus de steamers commerciaux et de la marine marchande. Après transformation, les USS *Conestoga*, *Tyler* et *Lexington* sont les premiers prototypes que l'Union met en service spécifiquement pour le conflit fluvial. Bien que Welles réprimandât plus tard Rogers pour avoir outrepassé son rôle consultatif, le brigadier général Grant n'a que faire de ces considérations bureaucratiques et est le premier à expérimenter les nouvelles canonnières en bois lors d'une opération amphibie.

Le 6 novembre 1861, escorté par les USS *Lexington* et *Tyler*, Grant quitte Cairo en Illinois et descend le fleuve Mississippi pour attaquer le petit avant-poste rebelle près de Belmont au Missouri. Une fois débarquées des navires de transport, ses troupes

² Le titre de *Flag Officer* faisait référence non pas au grade mais au rang, soit un officier général affecté au commandement d'un groupe de navires de guerre. Le grade d'Andrew Foote était celui de capitaine de la marine, équivalent à celui de colonel dans l'armée. Le grade d'amiral sera créé juste après la guerre pour être sur un pied d'égalité avec son homologue de l'armée. Le terme *Flag Officer* vient du fait que celui-ci a le droit de pavoiser un pavillon de commandement au mât de son navire.

³ Lettres de Welles à Rogers des 16 mai et 12 juin 1861, *Official Records of the Union and Confederate Navies*, Series I, volume 22, part 2, p. 280, 284 et 285.

surprennent le camp ennemi et le détruisent. Néanmoins, les Confédérés se ressaisissent rapidement et sont renforcés par des troupes venues de Columbus. Soutenues par des tirs d'artillerie venant de l'autre rive, elles contre-attaquent. Contraint de se replier, Grant rembarque ses hommes et rejoint Paducah au Kentucky. La bataille de Belmont est insignifiante, mais comme la situation militaire est relativement calme à cette époque, elle reçoit une attention considérable de la presse.

L'étape suivante se révèle plus ambitieuse. Elle consiste à concevoir et à construire une flottille de cuirassés appartenant à une classe uniforme. James Eads, un riche industriel de St. Louis, décroche le contrat de l'armée pour la fourniture de sept canonnières et engage sa fortune personnelle pour financer le projet. Eads s'adresse au célèbre constructeur naval Samuel Pook qui conçoit ces cuirassés et les met en chantier à Carondelet au Missouri. Chacun d'eux possède une coque en bois à faible tirant d'eau, des ponts renforcés, une casemate blindée à flancs inclinés pourvue de treize à seize canons, et une machine à vapeur entraînant une roue à aubes protégée. Nommés d'après des villes situées le long des rivières du Nord, ces navires de la classe « City » seront connus sous l'appellation de « canonnières de Eads » ou de « tortues de Pook » pour leur apparence. Il s'agit des USS *Cairo*, *Carondelet*, *Cincinnati*, *Louisville*, *Mound City*, *Pittsburgh* et *St. Louis* (renommé plus tard *Baron DeKalb*). Ces canonnières combinent puissance de feu, protection et mobilité, mais elles possèdent aussi des points faibles. Leur blindage n'est pas optimal, leur maniabilité est limitée et elles sont dépourvues de compartiments étanches pour leur permettre de rester à flot en cas d'un éventrement de leur coque. Elles sont aussi vulnérables aux mines confédérées qui couleront plus tard le *Cairo* et le *Baron DeKalb*⁴, et sujettes à l'éperonnage qui enverra par le fond le *Cincinnati* et le *Mound City*. Néanmoins, les tortues de Pook forment le noyau de la flottille de l'armée fédérale de l'Ouest qui prendra part à toutes les opérations importantes menées durant la guerre sur le haut Mississippi et ses affluents.

Parmi les navires convertis en canonnières se trouvent l'USS *Essex*, le USS *Benton* – un énorme catamaran à roue centrale conçu pour dégager les arbres et les débris végétaux que charrient les cours d'eau – ainsi que des embarcations plus petites et partiellement blindées. L'armée achète des dizaines de bateaux à vapeur à fond plat qu'elle utilise pour patrouiller les rivières, escorter les convois et acheminer le ravitaillement, le matériel militaire et les troupes sur des centaines de kilomètres de territoires occupés. Certains d'entre eux sont des *tinclads*, des navires pourvus d'un blindage léger composé de plaques en fer blanc capables de résister aux tirs d'armes légères. Dans un premier temps, le luxueux USS *Black Hawk* sert de navire amiral. Cette flotte hétéroclite est appelée la Western Gunboat Flotilla⁵, une force navale interarmes sans précédent.

A suivre ...

⁴ Le 12 décembre 1862, alors qu'il patrouille sur la Yazoo River, le *Cairo* coule après avoir heurté une mine confédérée détonnée à distance. Le 13 juillet 1863, le *Baron DeKalb* connaît un sort similaire sur la même rivière.

⁵ Flottille de canonnières de l'Ouest.