

Au diable les chausse-trappes ! En avant toute !

Hervé Dumez

Lorsqu'il nomma David Glasgow Farragut contre-amiral, le secrétaire à la marine nota dans son journal : « *Ni le président ni aucun membre du Cabinet, ni les membres du Congrès ne le connaissaient et ils ont demandé qui il était. Certains d'entre eux ont fait des remontrances et se sont demandé si je ne faisais pas une erreur car c'était un homme du Sud et marié avec une femme du Sud.* » Pour couronner le tout, le nouveau promu était loin sur la liste à l'ancienneté et passait donc devant beaucoup d'autres. Gédéon Welles n'en maintint pas moins sa décision.

Farragut, effectivement, était né dans le Tennessee et avait épousé une Virginienne. Voyant monter les tensions, il avait déclaré à des amis : « *Plût au ciel que je n'aie pas à me battre contre le Sud.* » Quand, après l'occupation de fort Sumter à Charleston, Lincoln réagit en assumant la guerre, Farragut décida de rejoindre la marine du Nord. Il habitait alors Norfolk et ses voisins lui firent savoir qu'il n'avait plus sa place au milieu d'eux. Rassemblant ses affaires, il se prépara à partir pour New York. Auparavant, il eut une discussion avec son épouse, lui laissant le choix entre rester au milieu de ses siens, dans ce qu'elle considérerait comme son pays et sa patrie, ou le suivre. Elle décida de l'accompagner.

Le Sud était quasi-imprenable. Formant un ensemble cohérent et exportant le coton de ses plantations dans l'ensemble du monde, il était riche et pouvait s'armer. Le Nord devait l'asphyxier et les combats navals furent un élément essentiel de la guerre. Farragut est chargé de prendre le port le plus important, la Nouvelle-Orléans, et de contrôler le Mississippi.

Le 18 avril 1862, ses navires se présentent devant les forts Jackson et St Philipp qui défendent l'embouchure du fleuve. Les goélettes qui ont été équipées de mortiers de treize pouces ouvrent le feu, et le maintiendront pendant six jours et six nuits. Bien que les dégâts à terre soient considérables, les batteries côtières demeurent en état de fonctionner. Farragut, excédé d'être bloqué en mer, décide malgré tout de faire passer la flotte dans la nuit précédant l'aube du 24 avril. Il réunit un conseil de tous ses officiers. Comme il est de rigueur dans ce genre de réunion, l'opinion générale est de ne pas tenter une opération aussi risquée, et

il passe outre, leur expliquant que, de toute façon, les mortiers auront bientôt épuisé leurs munitions. Sa conclusion : « *I believe in celerity.* »



Le USS Hartford
forçant le passage à
Fort Jackson

À deux heures du matin, le 24 avril, les dix-sept bâtiments commencent à remonter le Mississippi. La fumée de la canonnade au niveau du pont est telle que l'on n'y voit plus. Farragut escalade alors les enfléchures pour évaluer la situation. Ses marins le supplient de redescendre, lui expliquant qu'ils ne peuvent pas se permettre de perdre le commandant en chef. À peine redescendu, le mat s'abat sous l'effet d'un obus. Les Confédérés ont envoyé des dizaines de brûlot et, pour en éviter un, son navire, le *Hartford*, s'échoue sous les feux des canons de Fort St. Philip. Les marins

éteignent les incendies et en mettant toute vapeur arrière, le *Hartford* se remet à flot et recommence à remonter le fleuve. Quatorze des dix-sept navires parviennent à passer, ce qui constitue un exploit. Tous ont été touchés mais ils restent opérationnels. Estimant toute attaque par le fleuve impossible du fait des forts, l'armée confédérée avait quitté la Nouvelle-Orléans pour le Tennessee afin de bloquer l'avance de Grant. Il ne reste donc dans la ville que la milice. Après avoir neutralisé le fortin qui défendait encore la ville avec quelques canons, Farragut prend la grande cité qui était en proie à des émeutes. C'est l'une des plus grandes victoires nordistes de la guerre.

La flottille remonte alors le fleuve. Le contre-amiral espère prendre Vicksburg mais la garnison, bien retranchée lui oppose une farouche résistance et coule la totalité de ses navires à l'exception du *Hartford* et d'une petite unité. Désespéré, sur le bureau de sa cabine, il écrit un rapport à Gédéon Wells, qui commence par ces mots : « *It became my duty to report disaster to my fleet.* » En réalité, les deux navires qui subsistent suffisent à bloquer l'approvisionnement des sudistes *via* le fleuve et Lincoln lui fait dire qu'il approuve ses décisions.

En août 1864, l'état-major lui demande d'attaquer et de prendre Mobile, autre grand port sudiste défendu par deux forts, un cuirassé redoutable, le *CSS Tennessee* et une autre arme nouvelle, cent-quatre-vingts mines flottantes (appelées alors *torpedoes*) défendant l'entrée de la baie. Lui-même dispose cette fois, en plus de ses navires en bois, de quatre cuirassés, la grande innovation navale avec les sous-marins. Le 5 août, la flotte se présente à ce qu'elle pense être l'entrée du chenal passant entre les mines, les quatre cuirassés sur la droite étant chargés de neutraliser Fort Morgan et ses quatre-vingt six canons côtiers. Le cuirassé de pointe, le *USS Tecumseh* saute alors sur une mine et coule en une minute, emportant ses quatre-vingt-dix hommes de bord. Le capitaine de l'*USS Brooklyn* qui le suivait fait arrêter les machines et toute la flotte met en panne. Le *Hartford*, continuant sa progression, le contourne alors, prend la tête, et entre dans la baie à pleine vitesse, les autres navires se remettant en marche à sa suite tout en canonnant les forts et les navires

sudistes. Deux sont coulés et le Tennessee si gravement endommagés qu'il doit baisser pavillon. Pour commander le tir, Farragut était une fois de plus monté sur les haubans, demandant à un de ses marins de l'y attacher afin d'être sûr de ne pas tomber. Les snipers du Tennessee le visèrent sans l'atteindre. C'est la première grande réussite de l'année, et elle va conduire à celles qui permettront à la réélection de Lincoln et à la défaite du Sud.

En 1866, un jour après l'élévation de Ulysses S. Grant au rang de général en chef, Farragut est nommé amiral, le premier de l'histoire de l'US Navy.

Alors que le *Brooklyn* avait cessé d'avancer, provoquant l'arrêt de l'escadre, la tradition rapporte que, pour donner l'ordre au *Hartford* de prendre la tête, Farragut se serait écrié : « *Damn the torpedoes! Full speed ahead!* » Sur le second membre de la phrase, les avis divergent. Certains en tiennent pour « *Full sail ahead!* » d'autres pour « *Full steam ahead.* » Quoiqu'il en soit, l'ordre pourrait sonner comme téméraire et irresponsable. Cette interprétation n'est pas la bonne. Il est bien plutôt l'expression d'un risque calculé. La veille, Farragut avait fait opérer une reconnaissance qui avait montré que le dispositif de mise à feu de la plupart des mines sudistes semblait avoir été mouillé et donc neutralisé par l'eau de mer ; par ailleurs, s'agglutinant les uns à côté des autres et ne bougeant plus, les navires nordistes devenaient des cibles faciles pour les batteries ennemies. Il y avait moins de danger à avancer qu'à s'arrêter, même si les morts du *Tecumseh* montraient que le danger était bien réel ■

Références

- McPherson James M. (2014) "The Rewards of Risk-Taking: Two Civil War Admirals", *Journal of Military History*, 2014, vol. 78, n° 4, pp. 1225-1237.
- Overton John (2005) "From the Archives: Farragut's 'Damn the Torpedos!'" *Parameters* vol. 35, n° 1, p. 1.