



par Gérard Hawkins

Washington et l'Administration Buchanan en particulier étaient acculés à une situation sans précédent en ce début d'hiver 1861. En effet, la Caroline du Sud venait de se séparer de l'Union, le 20 décembre 1860. Le 9 janvier 1861, c'était le Mississippi qui faisait sécession. La liste s'allongera le même mois par l'addition de la Floride, l'Alabama, la Géorgie et la Louisiane, pour terminer avec le Texas, le 1er février 1862. C'est dans ce climat tendu et passionné qu'Abraham Lincoln prête serment le 4 mars 1861 pour devenir le 16ème président des Etats-Unis. Il avait en effet été élu le 6 novembre 1860 à la suite d'une campagne électorale houleuse dont le thème majeur ou "Leitmotiv" avait été l'intégrité de l'Union à tout prix. Dans les jours qui suivent l'accession de Lincoln à la Maison Blanche, un cabinet est formé, composé en majorité d'hommes d'Etat dont les rivalités, l'ambition personnelle, voire même la corruption, allaient contribuer à créer le chaos politique qui sévirait fin de l'année 1861 et amener Lincoln à devoir reprendre son monde en main.

Un personnage singulier se détache cependant de ces politiciens : Gideon Welles. Né en 1802 dans le Connecticut, ancien Démocrate ayant retourné sa veste, Welles était avant tout un journaliste qui s'était lancé dans la politique locale. Il devient éditeur du "Hartford Times" et occupe plusieurs fonctions officielles dans son Etat natal, dont certaines responsabilités dans le département de la Marine. Il rejoint le parti républicain en 1855 et c'est au sein de celui-ci, durant les années précédant les élections de 1860, qu'il attire l'attention de Lincoln, autant par la similarité de leurs vues sur l'esclavage et l'Union, que

par ses qualités personnelles et professionnelles. Tous deux deviendront de bons et loyaux amis à vie. Lincoln lui attribuera d'ailleurs le sobriquet de "Père Neptune". Pour boucler la formation du cabinet, il manquait encore un poste à pourvoir : celui de secrétaire à la Marine. C'est sur le fidèle Welles que va se porter son choix. Ce dernier accepte, hésitant : il n'était que vaguement familier avec ce département, et de plus, il n'avait jamais mis les pieds sur un navire. Néanmoins, son intelligence, sa perspicacité, son efficacité et sa persévérance allaient pallier ces manquements.

Beaucoup plus au sud, les délégués des Etats qui avaient fait sécession se rencontrent à Montgomery, en Alabama, le 4 février 1861. Le 8 de ce mois, ils adoptent une constitution provisoire et le 9, Jefferson Davis en est élu président. Lors de la formation de son cabinet, la sélection de Davis se fixe sur Stephen Russel Mallory pour pourvoir le secrétariat à la Marine. Mallory était né en 1813 à Trinidad, dans les Caraïbes. Orphelin dès l'âge de six ans, il émigre aux Etats-Unis et s'installe à Key West où, à 19 ans, il occupe déjà le poste d'inspecteur des douanes. Après avoir étudié le droit, il devient avocat. Il s'enrôle ensuite pour une courte période dans l'armée et participe ainsi à la deuxième guerre séminole.¹ De 1851 à 1861, il représente la Floride au sénat, en tant que président du *Naval Affairs Committee*. Mallory était un homme bien éduqué, possédant un tempérament de fer. Une de ses grandes qualités était la persévérance et rien ne pouvait entraver sa volonté d'aboutir. Bien qu'il n'eût aucune expérience pratique de la marine, ses antécédents en tant que juriste de l'Amirauté fédérale à Key West, et en tant que sénateur président du *Naval Affairs Committee*, l'avaient tout de même amené à se familiariser avec tous les problèmes spécifiques à ce département et plus précisément à ceux de l'ordonnance et de la construction navale. Question de choix, Davis ne pouvait en opérer de meilleur.

La guerre n'était éloignée que de deux mois quand Mallory fut nommé à son poste, mais déjà la menace de conflit grondait. Les navires de l'Union, dispersés aux quatre coins du monde, commençaient lentement à regagner leur port d'attache, certains manœuvrant vers ceux du Sud. A l'embouchure du Mississippi, les bateaux remontant ou descendant le fleuve étaient fouillés. La milice de la Floride s'emparera même du schooner fédéral *Dana*. Certains Etats sécessionnistes demandèrent que leur fussent livrés les navires fédéraux ancrés dans leur port. Parmi les commandants qui refusèrent de remettre leur bâtiment et qui prirent le large, on peut citer John Newland Maffit qui, plus tard, deviendra un officier de marine confédéré exceptionnel, et David D. Porter, à l'opposé, un unioniste convaincu.

Bien avant que le gouvernement confédéré ne fût organisé, un comité avait été formé pour rassembler "*toutes personnes ayant une quelconque expérience en matière navale*". A ce moment-là, seuls quelques officiers de haut rang avaient déserté l'Union, soit cinq capitaines et quatre commandants. Des télégrammes sont alors envoyés à tous les gradés à tendance pro sudiste. Le résultat ne se fait pas attendre : au mois de juin 61, un cinquième des officiers contactés avaient résigné leur commission, parmi eux, 6 capitaines, 34 commandants et 76 lieutenants. Un de ces lieutenants était Raphael Semmes, membre du *Lighthouse Board* (Administration des phares) de Washington, qui deviendra par la suite un

¹ *La nation indienne des Séminoles peuplait la Floride au 19ème siècle. Trois conflits, appelés Guerres séminoles, éclatèrent entre les Etats-Unis et ces mêmes Indiens. Le premier, entre 1817 et 1818, eut pour conséquence la cession de la Floride par l'Espagne aux Etats-Unis en 1819. Les deux autres, entre 1835 et 1842, et entre 1855 et 1858, résultèrent en une purge systématique des Séminoles, qui furent ultérieurement déportés dans l'Ouest.*

"raider" des plus célèbres. Un autre était John M. Brooke, déjà réputé pour la construction de canons de son invention aux Tredgar Iron Works de Richmond. On pourrait encore citer John Taylor Wood, instructeur à l'Académie navale et petit-fils du président Zachary Taylor.

Quand la marine confédérée fut créée par un acte du Congrès, Stephen Mallory se retrouva à la tête d'une flotte qui n'existait que sur le papier. En février 61, la force de frappe de celle-ci ne consistait qu'en une quinzaine de canons répartis sur une dizaine de rafiots hâtivement transformés en canonnières. Le Sud était pratiquement en manque de tout : d'ateliers spécialisés, de mécaniciens qualifiés, de charpentiers navals, de marins et surtout de matières premières. Seules les forêts étaient en abondance. Deux chantiers navals étaient alors en activité, l'un à Pensacola en Floride, et l'autre à Norfolk en Virginie. L'on ne dénombrait en outre que trois laminoirs : deux en Tennessee, et un en Géorgie. La seule fonderie capable de produire des grosses pièces d'ordenance était les Tredgar Iron Works de Richmond. Seulement sept vaisseaux à vapeur avaient été construits auparavant dans le Sud, et la plupart de leurs machineries avaient été commandées à des firmes du Nord.

Quant à Gideon Welles, il n'était pas beaucoup mieux loti que son antagoniste. En date du 6 avril 1861, la marine fédérale recensait 90 bâtiments de toutes classes dont 50 étaient impropres à la navigation. Des 40 navires disponibles, seuls 24 étaient à vapeur et 13 de ceux-ci étaient en mission à l'étranger tandis que 7 étaient assignés à l'approvisionnement de Fort Pickens à Pensacola en Floride ou de Fort Sumter en Caroline du Sud. En réalité il ne restait au pauvre Welles que 4 navires armés de 25 canons ! Ce dernier s'attelle immédiatement à la tâche avec énergie. Tout ce qui flotte est immédiatement acheté ou réquisitionné. Pas moins de 136 navires de tous gabarits sont désignés pour être renfloués et armés. La mise en chantier de 52 autres est de plus confiée à de nombreuses entreprises privées.

Alors que le département de la Marine mettait les bouchées doubles pour développer une flotte de toutes pièces, Welles demeurait tourmenté par la situation du Gosport Navy Yard de Norfolk en Virginie. Ce chantier naval était l'un des plus importants de l'Union, avec ses nombreux docks, cales sèches, ateliers divers et magasins remplis de pièces d'ordenance et de munitions. En ce mois d'avril, pas moins de neuf navires se trouvaient ancrés à Gosport. Trois d'entre eux, le *Minnesota*, le *Roanoke*, et surtout le *Merrimac*,² étaient un peu l'orgueil de la marine fédérale. Ces trois frégates pratiquement identiques, de 3.200 tonnes chacune et armées de 40 canons, avaient été construites en 1856. Seul le *Merrimac* était propulsé à la vapeur et à la voile, les deux autres étant uniquement mus par le vent. Sorti du chantier naval de Boston, le *Merrimac* avait sillonné le Pacifique et les côtes d'Amérique Latine de 1857 à 1859 avant d'être mis temporairement en cale sèche à Norfolk pour y être renfloué et y faire réviser ses avaries de machine. Perdre Norfolk et son contenu serait un coup dur pour les Fédéraux et ... un superbe cadeau pour Stephen Mallory! Dès le 6 avril, Welles s'était rendu à la Maison Blanche pour faire part de ses craintes au Président Lincoln. *"Monsieur le Président"*, dit Welles, *"(...) si la Virginie se sépare de l'Union, Norfolk tombera aux mains des Confédérés. Les navires qui s'y trouvent sont ceux de la dernière génération; ils marquent la transition entre l'ère de la voile et celle de la vapeur. Je pense tout particulièrement au Merrimac, l'un de nos navires les plus*

² On rencontre le nom de ce navire sous deux orthographes différentes: *Merrimac* et *Merrimack*.

modernes et, selon mon secrétaire adjoint, le meilleur de notre flotte tout entière. Nous ne pouvons nous permettre de le perdre".³ A cela, Lincoln répliqua calmement : "Père Neptune, pourquoi penses-tu que nous allons perdre *le chantier naval de Norfolk?*". Cette réponse reflète sans équivoque l'optimisme de Lincoln à l'aube du conflit à venir.

Tandis que, dans le Sud aussi bien qu'à Washington, toutes les rumeurs font état d'une rupture imminente entre la Virginie et l'Union, Lincoln refuse d'y croire et reste convaincu qu'il n'y a pas lieu de s'alarmer. Sa première préoccupation demeure de renforcer Fort Pickens en Floride et Fort Sumter en Caroline du Sud, deux enclaves fédérales isolées et menacées par les forces confédérées. En effet, la situation était très tendue à Pensacola, dans l'embouchure du Mississippi. Au lendemain de la sécession de la Floride, la milice occupait les Forts McRae et Barrancas qui furent tous deux évacués au profit de Fort Pickens, plus défendable. Une escadre commandée par le capitaine Henry Adams, se composant de plusieurs navires, dont le *Brooklyn*, le *Wyandotte*, le *Sabine*, le *Macedonia* et le *Saint Louis*, avait été envoyée dans la baie afin de tenter d'approvisionner cette place forte. Braxton Bragg, qui commandait à Pensacola, s'opposait farouchement à tout renforcement de Fort Pickens en invoquant un accord tacite passé auparavant avec l'Administration Buchanan.⁴ De son côté, Adams n'ose tenter un débarquement de peur que son geste ne se traduise en un acte de guerre. Il préfère attendre les instructions de Lincoln. Ce dernier, persuadé qu'il est de son devoir de défendre toute possession fédérale, dont Fort Pickens, décide de briser le statu quo en donnant des directives bien précises à Adams. Il est rapidement décidé de renvoyer en Floride le lieutenant Washington Gwathmey qui revenait justement de Pensacola avec des nouvelles fraîches de ce port. Malheureusement Gwathmey se désiste à la dernière minute, préférant épouser la cause de la Confédération. Le choix d'un autre messenger est confié à Welles qui, à son tour s'en remet à son adjoint, le capitaine Gustavus Vasa Fox. Celui-ci propose les services de John Lorimer Worden, un lieutenant de 43 ans, qui avait plus de 27 ans de service dans la marine et était considéré comme un officier loyal et respectueux de ses supérieurs. Pas tout à fait convaincu, mais la main forcée par le manque de temps, Welles décide que Worden fera l'affaire pour cette mission.

Muni de ses instructions, Worden quitte Washington pour la Floride. Après un voyage sans encombre, il embarque à bord du "Flagship"⁵ *Sabine* où il délivre les consignes de Lincoln au capitaine Adams : celles-ci stipulaient de ravitailler Fort Pickens coûte que coûte. Stephen Mallory avait entre-temps été informé de la mission de Worden par le lieutenant Gwathmey qui venait tout juste d'arriver à Montgomery. Il télégraphie au général Leroy Pope Walker, secrétaire confédéré à la Guerre, l'ordre de faire arrêter Worden immédiatement. Ce dernier, qui avait déjà quitté Pensacola pour Washington, sera appréhendé aux environs de Montgomery et jeté en prison sous l'inculpation d'espionnage. La nouvelle fait évidemment grand bruit et finit même par atteindre les oreilles de Welles qui demeure cependant impuissant à délivrer son émissaire car Lincoln avait interdit toute

³ Mokin A., *Ironclad*, p.7.

⁴ James Buchanan, 15ème président des Etats-Unis et prédécesseur de Lincoln à la Maison Blanche, dans un esprit de conciliation afin d'éviter le conflit entre le Nord et le Sud, avait promis de ne point renforcer les forts fédéraux, entre autres Pickens et Sumter, pour autant que ces derniers ne soient pas attaqués par les Confédérés.

⁵ Flagship désigne le navire commandé par le Flag Officer ou commandant de l'escadre.

tractation avec l'Etat confédéré qui, pour le Nord, n'existait pas. Worden restera donc en prison pendant de nombreux mois, mais sa carrière ne s'arrêtera pas là pour autant, comme nous le verrons plus loin.

Quant à Welles, il avait d'autres chats à fouetter. Sa préoccupation majeure se focalisait sur Norfolk et son contenu. Il venait de conférer avec le général en chef de l'armée, Winfield Scott, sur la possibilité de libérer une escadre et quelques troupes pour défendre Gosport. Le vieux Scott, alors âgé de 75 ans, obèse et souffrant de la goutte, était un peu dépassé par les événements. Se plaignant du manque d'hommes et de matériel, il consent néanmoins le 16 avril à envoyer à Norfolk les frégates *Pawnee* et *Cumberland* avec plus de 1.000 hommes à leur bord. Leur mission consistera, dans la mesure du possible, à sauver la base navale et son arsenal, sinon la détruire. L'expédition est mise sous le commandement du capitaine Hiram Paulding. Quant à la défense du yard proprement dit, elle avait été confiée au commodore McCauley, déjà responsable du chantier naval. Voyant que ce dernier demeurait totalement amorphe et doutant de sa loyauté envers l'Union, Welles avait auparavant dépêché sur place le commandant James Alden afin de prêter main forte à l'ingénieur en chef de la marine, Benjamin F. Isherwood. Tous deux devaient convaincre McCauley d'activer les réparations du *Merrimac* afin de transférer ce dernier dans le port de Philadelphie. McCauley montre peu d'enthousiasme à la tâche, usant de toutes les excuses pour justifier son inaction. Les travaux progressent néanmoins mais, au 18 avril, le *Merrimac* n'est toujours pas prêt à appareiller. Welles est exaspéré. "*Délivrez-moi des militaires velléitaires!*" écrira-t-il ce soir-là dans son journal.

Le 12 avril, après un ultimatum de Beauregard à Anderson, les premiers obus déferlent sur Fort Sumter : la guerre civile vient d'éclater. Après deux jours d'une résistance désespérée, Anderson abaisse les couleurs et se rend. Ce premier fait de guerre raffermi l'optimisme sudiste : on prédit déjà à Montgomery que le drapeau confédéré flottera sur le Capitole de Washington et ce, avant le 1er mai. Les événements se précipitent. Le 14 avril, la frégate *Sabine*, armée de 44 canons, entame le blocus de Pensacola. Deux jours plus tard, le président Lincoln fait appel à 75.000 volontaires pour une période de trois mois. Le 17 avril enfin, la Virginie quitte l'Union. Welles avait vu juste le 6 avril lors de son entrevue avec le président ! Le soir même, Scott propose encore d'envoyer deux ou trois compagnies pour renforcer Norfolk. "*Un cas classique de trop peu, trop tard*", dira Welles. L'apothéose sera pour le 18 avril : l'arsenal de Harper's Ferry tombe aux mains des troupes rebelles. Plus de 20.000 fusils, pièces détachées et machines-outils sont emportés vers les arsenaux confédérés. Le Sud explose de joie, des slogans anti-unionistes faisant maintenant la une de toutes les presses locales. "*Mort aux Yankees et à leur singe de Président!*" clame un peu partout la population excitée.

Un vent de panique et de confusion souffle alors sur le Nord. Le général Scott pense que Washington est en danger. Des troupes de milice et des bataillons de volontaires sont envoyés aux quatre coins de la capitale pour garder les bâtiments publics. Armes et munitions sont distribuées aux fonctionnaires qui, pour la plupart, ne s'étaient jamais servi d'une arme à feu. On ira même jusqu'à placer des canons dans les couloirs du Capitole ! Le 19 avril, le président Lincoln ordonne le blocus de tous les ports du Sud. Cette proclamation, aux yeux de tous, y compris des puissances européennes, est une menace vide car les 40 navires fédéraux opérationnels ne peuvent prétendre contrôler 5.600 kilomètres de côtes, sans parler des centaines de ports et d'estuaires du Sud. Le jour même,

on apprend que les troupes dépêchées du Massachusetts et de Pennsylvanie pour défendre la capitale ont été attaquées à Baltimore par une foule en furie. De plus, les ponts entre Baltimore et Harrisburg ainsi que Philadelphie ont été détruits. Les communications entre Washington et le Nord sont ainsi coupées. *"Nous sommes pratiquement à la merci de l'ennemi"*, dira John Hay, secrétaire de Lincoln.

Au chantier naval de Norfolk, les événements tournent carrément à la catastrophe. Le lieutenant Henry A. Wise, que Welles avait aussi dépêché à Gosport pour tenter de sauver le *Merrimac*, rapporte que les forces navales envoyées par Scott quelques jours auparavant étaient bien arrivées à la base le 20 avril. Wise lui-même fut accueilli sur le quai par un McCauley excité qui l'informe que tous les hommes du chantier, en majorité des Sudistes, ont déserté et qu'il est encore le seul homme en place ; sentant le danger, il venait tout juste de donner l'instruction de saborder tous les navires à quai. Cet ordre sera son dernier car Paulding prend aussitôt la direction des opérations. Entre-temps Wise court vers le *Merrimac* et saute sur son pont. Il lance un bout de bois dans la cale pour n'entendre qu'un "plouf" sinistre qui en dit long sur l'état du navire. Après s'être rendu compte de la situation précise et pressé par les événements, Paulding décide de détruire le chantier naval et d'incendier les bâtiments ainsi que leur contenu. Le pont du *Merrimac* est aspergé de térébenthine, de même que ceux des autres navires. A deux heures du matin, l'ordre est donné d'allumer les torches : en quelques minutes, tous les navires sont en flammes. Néanmoins, soit par négligence ou simplement par manque de temps devant l'approche confédérée, la cale sèche, les ateliers et magasins de canons et de munitions sont laissés intacts. Satisfait de lui-même malgré tout, Paulding ramène le *Pawnee* et le *Cumberland* à Washington. Le soir même, Gideon Welles notera dans son journal : *"D'abord l'arsenal de Harper's Ferry et maintenant le chantier naval de Norfolk. Nous sommes la risée du monde entier, (...) il apparaît que nos militaires ne sont même pas capables de détruire leur propre matériel"*.⁶

A Montgomery, les nouvelles de la sécession de la Virginie ainsi que celles des événements de Harper's Ferry et de Norfolk sont reçues avec joie et apaisement. Parmi ceux qui avaient le plus à se réjouir figurait, sans nul doute, Stephen Mallory. Il jubilait tout en remerciant Welles pour le magnifique cadeau qu'il venait de lui offrir : un chantier naval moderne et bien équipé. Les cendres n'étaient pas encore refroidies à Gosport, que Mallory ordonnait de sauver tout ce qui pouvait l'être. La récolte fut miraculeuse : plusieurs navires, entre autres le *Merrimac*, la cale sèche, de vastes quantités d'armes, de munitions, de nourriture et enfin plus de canons qu'il n'en fallait pour équiper les navires confédérés.

Dans un de ses premiers rapports au gouvernement, Mallory avait indiqué que, comme Welles l'avait fait, il était à la recherche de navires disponibles immédiatement et qu'en plus, il avait envoyé en Grande-Bretagne un agent nanti d'un budget de 2.000.000 \$, James D. Bulloch, dans le but d'y faire construire des navires pour la Confédération. Bien qu'il fût interdit aux sujets de sa Majesté d'aider une nation en guerre, Mallory savait pertinemment bien que les autorités britanniques étaient disposées à fermer les yeux. Au mois de mai, la marine sudiste ne possédait toujours que 10 navires et 15 canons.

⁶ Mokin A., *Ironclad*, p.87.

Le département de la Marine confédérée avait été structuré selon son modèle fédéral. Il était divisé en quatre bureaux ayant des attributions distinctes : le personnel et ses affectations, l'approvisionnement en vivres et équipements, le service médical et, le plus important de tous, le service de l'Hydrographie et de l'Ordonnance. Faute de chantiers immédiatement disponibles, excepté ceux de La Nouvelle-Orléans, de Mobile, de Pensacola et de Norfolk, le Sud eut recours à des méthodes assez empiriques pour se forger une marine. Son secrétaire assumait à la fois la responsabilité de la construction navale et de sa promotion. Il était toutefois aidé et conseillé dans sa tâche par le lieutenant John Mercer Brooke et le constructeur en chef John L. Porter, tous deux éminents spécialistes de l'ordonnance navale. L'équipe se complétait par l'ingénieur en chef de la marine, William P. Williamson, et d'encore quelques autres constructeurs adjoints, tels W. Graves et J. Pierce. En pratique, c'était le constructeur en chef qui imposait le cahier des charges. A ces responsabilités d'ordre technique, s'ajoutaient encore celles d'ordre stratégique. Il n'y avait en effet aucun officier de marine qui, comme l'adjudant des forces terrestres, coordonnait les opérations navales de la Confédération. Mallory, en tant que sage, prit alors la peine de demander les avis et conseils des officiers qu'il jugeait les plus compétents. De plus, il donna carte blanche à ses commandants d'escadres pour tout ce qui touchait à la tactique opérationnelle locale. Lorsqu'en mai Mallory dressa le bilan du potentiel militaire de son département, il s'adressa au "Naval Affairs Comittee" en ces termes : "*(...) je considère la possession d'un navire cuirassé comme une nécessité de premier plan. Un tel cuirassé pourrait en ce moment traverser l'entièreté de la côte des Etats-Unis, forcer n'importe quel blocus et faire face, avec une bonne chance de succès, à leur marine (fédérale) tout entière*".⁷ Sa référence au blocus n'était pas une exagération. Il est vrai que le contrôle de côtes atlantiques n'avait été jusqu'à présent qu'un vaste bluff. Il n'avait pas fallu longtemps à Lincoln pour s'en rendre compte et, afin de remédier à ses déficiences, il confia à un commandant général, le commodore Silas H. Stringham, la tâche de renforcer le blocus des côtes du Sud. Au même moment, des mesures furent prises pour bloquer le Mississippi. Le commandant Rodgers sera assigné au développement d'une force navale le long de ce fleuve. C'est à cette époque que James Eads, de Saint Louis dans le Missouri, se voit confier la construction des fameuses "tortues de Pook", la plus célèbre étant le *Cairo*.⁸

Quand Mallory était président du *Naval Affairs Comittee* dans les années 1840, la marine avait déjà tenté d'utiliser le fer pour blinder des navires. Après plusieurs années d'essais et une dépense de milliers de dollars, elle avait conclu à un échec, mais Mallory n'avait jamais été tout à fait convaincu par le verdict de la marine. Il avait déclaré au Congrès que : "*(...) le dernier mot concernant les cuirassés doit encore être dit*". Il savait en outre que la France avait déjà utilisé le fer pour blinder la frégate *Gloire* et que la Grande Bretagne s'apprêtait à construire un navire entièrement en fer, le *Warrior*. Mallory savait pertinemment bien qu'il n'existait dans le Sud aucun arsenal capable de produire et d'armer de toutes pièces une frégate cuirassée suffisamment puissante pour forcer le blocus nordiste. Le capitaine L. Rousseau de la New Orléans confirme d'ailleurs qu'il n'y avait dans les environs aucune entreprise métallurgique capable de forger des plaques de fer de 5

⁷ Jones V.C., "*The Navies Begin*" in "*The Image of War*", Vol. 1 p.220.

⁸ Voir article du même auteur: "*USS CAIRO*", Chab News 1990, Vol. 18, n°4.

à 12 centimètres d'épaisseur. De plus, l'armée avait déjà passé des contrats avec la plupart des fonderies du Tennessee, du Kentucky et de la Géorgie. Ces fonderies étaient incapables de changer leur outillage rapidement pour laminier des plaques de fer aux dimensions voulues. Seules, les Tredgar Iron Works de Richmond pouvaient peut-être répondre à la demande.

Malgré les rapports négatifs, Mallory ne cessait de s'entêter. S'il pouvait, d'une façon ou d'une autre, construire un cuirassé avant que l'Union ne le fît, il pourrait d'un coup redresser l'inégalité entre les deux flottes, mais pour cela, il fallait gagner la course. D'après les renseignements du service d'espionnage confédéré, les Yankees n'avaient, du moins pour l'instant, aucune intention de se lancer dans la construction de cuirassés. Une copie d'un rapport secret, préparé à l'intention de Welles par John Lenthall, chef du bureau des constructions de la marine US, parvint, on ne sait trop comment, sur le bureau de Mallory. Le papier concluait : "(...) *Les vastes dimensions, le coût et le temps nécessaires pour construire un cuirassé à vapeur sont tels qu'il n'est pas recommandé de suivre cette voie pour l'instant*". En priant pour que Welles et la marine US acceptassent les conclusions de ce rapport, Mallory se pencha à nouveau sur le trésor de guerre gisant à Norfolk. Déjà il commençait à entrevoir l'embryon d'une marine confédérée. Contrairement à Welles, Mallory avait la possibilité de transformer rapidement sa volonté en action. Le gouvernement confédéré était dans son enfance et sa bureaucratie n'était pas encore sclérosée.

Le 7 juin 1861, peu après le transfert de la capitale sudiste de Montgomery à Richmond, le lieutenant John Mercer Brooke écrivait à sa femme que Mallory lui avait demandé de dresser les plans d'un navire cuirassé. Brooke ne mit que quelques jours pour mettre au point ses plans et Mallory les approuva aussitôt. Comme le constructeur désigné pour accomplir l'ouvrage ne s'avérait pas à la hauteur, Mallory s'en remit au constructeur en chef, John L. Porter, qu'il convoqua à Richmond en même temps que l'ingénieur en chef, W. P. Williamson. Durant leur entretien, des comparaisons furent établies entre les plans de Brooke et le modèle de cuirassé déjà conçu par Porter. De la confrontation de leurs esquisses allait naître le *Virginia*, qui ne constituera d'ailleurs que la première phase du programme confédéré. D'autre part, vu la difficulté d'acheter de tels cuirassés en Europe, Mallory passa alors divers contrats pour la construction de navires dans le Sud. Apprenant l'assemblage d'une flottille fédérale à Saint Louis, des espions sont envoyés sur les chantiers du Missouri afin d'obtenir tous les renseignements utiles. Ces informations pousseront d'ailleurs Mallory à se concentrer sur les défenses de New Orleans pour prévenir toute attaque venant du Nord, alors que tout indiquait qu'elle viendrait du Sud. La construction des cuirassés resta néanmoins prioritaire : l'*Arkansas* et le *Tennessee* sont mis en chantier à Memphis, tandis que le *Mississippi* et le *Louisiana* le sont à New Orleans. De son côté, l'agent Bulloch avait eu quelques succès en Angleterre : il avait conclu un marché pour la construction du *Florida* et de l'*Alabama*.

Mais revenons au *Virginia*. Les plans étant prêts, l'équipe Brooke-Porter-Williamson dut rapidement se rendre à l'évidence : elle ne trouverait ni à Norfolk, ni ailleurs dans le Sud, une seule machine assez puissante pour déplacer efficacement le tonnage du futur cuirassé. En ce début de guerre, il n'existait pas davantage d'entreprises suffisamment outillées pour fabriquer une telle mécanique dans des délais raisonnables. Les regards de l'équipe se portèrent alors sur l'épave du *Merrimac* qui gisait dans le dock du chantier naval de

Norfolk. Seul le pont supérieur avait été endommagé par l'incendie, et il fut vite renfloué. C'est sans doute en inspectant la machinerie de ce navire que l'ingénieur en chef Williamson eut l'idée de remettre celle-ci en état et de transformer la frégate en cuirassé plutôt que d'en construire un de toutes pièces. Après délibération, le triumvirat Brooke-Porter-Williamson présenta le projet à Mallory qui donna aussitôt le feu vert pour sa réalisation. Entre le 28 juin et le 1er juillet 1861, Porter et ses assistants mirent au point les plans détaillés du futur *Virginia*. Le briefing final eut lieu le 11 juillet et Mallory ordonna aussitôt la mise en chantier du cuirassé.

Les fonds pour cet ouvrage devaient cependant obtenir l'approbation du gouvernement confédéré. En juillet, Mallory rapportait au Congrès que : "(...) *la frégate Merrimac a été mise en cale sèche au prix de 6.000 \$ et les frais de sa remise en état sont estimés par les experts à 450.000 \$. Sa transformation en cuirassé par l'adjonction d'un blindage de 3 pouces et son armement ne coûteraient que 172.500 \$. Ainsi transformé, je crois que le Merrimac pourra se mesurer aux plus gros navires ennemis et forcer le blocus de Hampton Roads et des ports de Virginie*".⁹ Comme il n'était pas évident que les politiciens de la vieille école partageassent les vues progressistes de Mallory, ce dernier avait misé sur l'avarice légendaire du Congrès pour obtenir les crédits. Il va de soi que les deux chambres ratifièrent le projet le moins onéreux.

Malheureusement les travaux ne débutèrent pas harmonieusement, davantage pour des raisons humaines que matérielles. Un contentieux naquit entre Brooke et Porter sur la paternité des plans du cuirassé. Les plans de Brooke étaient les seuls à avoir été approuvés par le Congrès, mais Porter était l'auteur de plans analogues et il était aussi celui qui les avait aménagés sur place. Ce duel d'amour-propre finit par être résolu à la satisfaction générale, et l'on peut dire que la construction du *Virginia* doit être créditée, dans une part égale, à chacun des officiers du triumvirat : John L. Porter pour la construction du bâtiment, John M. Brooke pour la réalisation du blindage et l'ordonnance, et William P. Williamson pour la mise au point de la machinerie.

Comme aucun cuirassé n'avait jamais été utilisé au combat, les ingénieurs confédérés durent improviser sur base de simples hypothèses théoriques. Dans le domaine de l'empirisme, le problème du blindage fut le premier auquel ils se heurtèrent. Les Tredgar Iron Works de Richmond étant l'établissement métallurgique le mieux équipé du Sud, ce fut à lui que s'adressèrent les autorités confédérées pour faire laminier les plaques de fer de 2,5 cm d'épaisseur sur 20 cm de large et de longueur variable.¹⁰ Cette commande sans précédent pour les Tredgar Iron Works impliquait une modification fondamentale de leur outillage, la fonderie ne produisant en principe que des canons. Le laminoir fut néanmoins

⁹ Jones V.C., "The Navies Begin" in "The Image of War", Vol. 1, p.221.

¹⁰ La littérature populaire a souvent tendance à confondre le fer avec l'acier alors que ces deux métaux ont des propriétés tout à fait différentes. Le fer est un minerai naturel, existant en abondance à la surface de la terre sous forme d'oxydes variés. Le secret de la transformation de l'oxyde de fer en masse métallique réside dans la chaleur très élevée à laquelle il faut porter le four de fusion pour obtenir une réaction d'oxydoréduction complète. Cette température, de l'ordre de 1.500°C à 1.600°C, ne pouvait être atteinte par les anciens, le maximum possible à l'époque étant de plus ou moins 1000°C, ce qui correspond à la fusion du cuivre. La métallurgie du fer, déjà connue en Asie Mineure aux environs de l'an 1000 B.C., fut d'abord améliorée par les Gréco-romains pour n'être finalement perfectionnée qu'au 18ème et 19ème siècles. L'acier est moins malléable et plus dur que le fer car il possède une teneur en carbone plus élevée. Sa production fut tentée timidement dès le Moyen-Age pour ne connaître un essor véritable que vers la fin du 19ème siècle, grâce à l'invention des convertisseurs Bessemer et Martin.

si rapidement ajusté que les premières plaques furent livrées en moins d'une semaine. Entre-temps, Brooke avait fait réaliser des essais de tir réel sur plaques de fer, et il s'avéra que l'épaisseur de 2,5 cm était insuffisante. La première commande fut annulée au profit d'une deuxième, consistant en plaques de 5 cm d'épaisseur, le maximum auquel pouvait prétendre le matériel de laminage. Ce changement de programme entraîna des pertes de temps supplémentaires. En effet, dans le premier contrat, les plaques de fer étaient livrées déjà perforées aux endroits où devaient passer vis et rivets de fixation. Ceci étant mécaniquement impossible pour les plaques de 5 cm, ces dernières durent donc être forées manuellement une par une, ce qui demanda plus de temps et d'argent. Quoique la finalité des Tredgar était de produire des pièces d'ordonnance pour l'armée, priorité fut donnée au laminage du fer du *Virginia* et ce, d'octobre 61 à février 62.

Fabriquer les matériaux était une chose, mais les faire parvenir à Norfolk en était une autre. Le réseau ferroviaire sudiste était peu dense et de moins bonne qualité que celui du Nord. De plus, la plupart des lignes avaient été réquisitionnées par le service de l'Ordonnance des forces terrestres. Sous la pression de l'armée, celui-ci refusait obstinément de céder la moindre locomotive au département de la Marine. A la suite de ce manque de coordination, la rivalité entre branches de service ne fera que s'envenimer au fil de la guerre. La marine fut donc obligée de faire transiter toutes les plaques de fer de Richmond à Norfolk ... par la Caroline du Nord et ce, en n'utilisant que des voies ferrées secondaires et des locomotives temporairement concédées. Les plaques s'empilaient entre-temps aux Tredgar Iron Works et, à Noël 61, le *Virginia* ou *Merrimac*, était loin d'avoir reçu la totalité de son blindage. Les ultimes plaques furent posées le 27 janvier 1862, mais il avait fallu pour cela un mouvement de bonne volonté de la part des ouvriers qui, depuis le 11 janvier, avaient accepté de travailler jusqu'à 20 heures tous les jours, sept jours sur sept, sans la moindre rémunération supplémentaire. La cause du Sud, à ce moment-là, déplaçait encore des montagnes !

A Washington en ce printemps 1861, la réponse de l'Union à la proclamation de guerre de Lincoln avait été superbe, spontanée et parfois même délirante. En trois semaines de temps, les dons patriotiques et prêts divers se montaient déjà à 23,000,000 \$. Le simple citoyen commençait à se lasser de la rébellion confédérée et de l'arrogance sudiste. Le dernier exemple en date était le déménagement de la capitale confédérée de Montgomery à Richmond, à la porte même de Washington. "*Quel culot!*" pensait Lincoln. "*En avant, en avant sur Richmond*" ne cessait de répéter quotidiennement Horace Greely dans les éditoriaux du "Tribune". Pendant ce temps, le général Lee, en tant que conseiller militaire de Davis, avait organisé deux armées : l'une, commandée par Joe Johnston, était cantonnée dans la Shenandoah Valley, non loin de Harper's Ferry, l'autre sous P.G.T. Beauregard, campait près de Manassas Junction, à 48 kilomètres au sud de Washington.

Pour répondre au grondement populaire, Lincoln propose une attaque sur Manassas. Une victoire calmerait l'opinion publique et en même temps rapprocherait les troupes fédérales de Richmond. Le général en chef de l'armée, Winfield Scott, était d'avis contraire. Il préconisait plutôt le concept du blocus naval de tous les ports sudistes de l'Atlantique, pendant que l'armée se préparerait. "*Combien d'hommes et combien de temps pour arracher la victoire ?*" demanda Lincoln à Scott. "*Trois cent mille et trois ans*", répondit ce dernier. Les événements ultérieurs allaient donner raison aux assertions du vieux Scott.

Sous la pression de l'opinion publique, la stratégie militaire finit par s'incliner devant les nécessités politiques. Le 20 juillet 61, McDowell, nommé commandant de l'armée du Potomac, reçoit l'ordre d'attaquer Beauregard à Manassas avec 30.000 hommes. La première grande bataille de la Guerre Civile, celle de Bull Run, allait se solder par une défaite cuisante pour le Nord. Scott avait eu raison quand il avait déclaré au Congrès que : *"(...) des guerres pas à pas vont tout simplement rendre le pays exsangue"*.

Le soir même de Bull Run, alors que Washington est en effervescence, Welles, au département de la Marine, relit la lettre du président Lincoln le priant de renforcer le blocus naval. Une autre note traînait encore sur son bureau : il s'agissait d'un rapport confidentiel informant le secrétaire de la Marine que Stephen Mallory venait de recommander au Congrès confédéré la construction de navires cuirassés. Welles savait pertinemment bien que le Sud n'était pas en mesure de construire un cuirassé à vapeur. Néanmoins sa curiosité fut éveillée : si Mallory montrait tant d'intérêt pour ce type de navire, c'est qu'il y avait peut-être quelque chose là-dessous. Welles savait aussi qu'en matière de construction navale, son rival confédéré en connaissait un brin, bien plus que lui-même d'ailleurs. C'était Mallory qui, à l'époque, avait ouvert un dossier sur les batteries Stevens. Ce dernier, un ingénieur de Hoboken, New York, avait persuadé le Congrès, en 1842, de lui allouer des fonds pour la construction d'une batterie flottante à vapeur. Un budget de 250,000 \$ avait été accordé au projet. En 1856, soit 14 ans plus tard, les travaux n'étaient toujours pas terminés et des fonds supplémentaires de 812,000 \$ avaient été requis pour achever la tâche. Le problème avec Stevens était que chaque fois qu'il développait une nouvelle cuirasse, un canon d'un modèle nouveau parvenait à la percer. De ce fait, la marine refusa d'investir davantage et le projet fut tout simplement abandonné.

Immédiatement après la chute de Fort Sumter, et à la demande expresse de Welles, un comité naval avait été formé pour réexaminer les batteries rouillées de Stevens. Le verdict fut on ne peut plus clair et sans appel : la batterie fut définitivement rejetée, son tirant d'eau fut jugé excessif et sa maniabilité, ainsi que sa vitesse, insuffisantes. Malgré les conclusions de ce comité et du rapport Lenthall, l'intuition pousse Welles à donner à la marine une chance de reconsidérer le fer comme matériau de construction navale. Sa tâche ne sera pas facile. Tout d'abord, une bonne partie des officiers supérieurs étaient prédisposés à rejeter le concept et Welles savait fort bien que leur opinion serait déterminante auprès du Congrès. De plus, comme la bureaucratie navale demeurait attachée aux traditions séculaires, il y avait peu de chances pour qu'elle acceptât de bon coeur des changements proposés par des politiciens aux vues progressistes. Le bois et la voile avaient rendus les meilleurs des services jusqu'à ce jour, alors pourquoi changer pour du fer ? Welles propose néanmoins à son adjoint, Gustavus Fox, d'approfondir l'étude du problème et de soumettre un dossier complet au Président Lincoln pour que ce dernier puisse l'incorporer dans son message du 4 juillet au Congrès. Lincoln accepta sans réserves la proposition et l'inclut dans son discours. Le message présidentiel contenait une requête virtuelle visant à obtenir du gouvernement les moyens nécessaires pour faire taire la rébellion. Lincoln n'exigeait pas moins de 40.000 hommes et 400.000.000 \$ pour poursuivre l'effort de guerre. Cette requête incluait également la demande de Welles. La proposition du président fut rapidement acceptée par le Congrès ... quant à la suite à donner au dossier du secrétaire à la Marine, ce sera pour plus tard.

L'attente du pauvre Welles semblait interminable et ce dernier commençait sincèrement

à désespérer lorsque le 18 juillet, un agent de la Pinkerton¹¹ lui remet la copie d'un rapport récent de Stephen Mallory rédigé à l'attention du président Jeff Davis, décrivant l'état d'avancement du *Merrimac*. Il reçoit ces nouvelles comme une douche froide : ainsi ses craintes de voir son adversaire construire un cuirassé s'étaient révélées exactes ! Le lendemain, le sénateur James Grimes de l'Iowa, mis au courant par Welles des intentions sudistes, introduisait au Congrès une motion demandant au secrétaire de la Marine de former un comité de trois officiers compétents chargés d'évaluer les plans nécessaires à la construction de vapeurs armés ou de batteries blindées. Le 3 août, le Congrès débloque finalement un budget de 1.000.000 \$, réservé à la construction de batteries blindées, pour autant que le comité approuve l'aspect technique du projet.

Welles exulte. Il télégraphie immédiatement à tous les journaux du Nord pour y insérer une annonce qui paraît sous l'entête : "Vaisseaux cuirassés à vapeur". Le texte stipulait que le département de la Marine lançait un appel d'offre pour la construction d'un ou de plusieurs navires blindés propulsés à la vapeur. Le tirant d'eau devait être compris entre 10 et 16 pieds ; chaque navire devait comporter un armement pesant entre 80 et 120 tonnes et emporter des provisions pour un équipage de 165 à 300 personnes. Deux mâts et les cordages nécessaires devaient compléter chaque ouvrage. L'intention de soumission devait être notifiée pour le 15 août et l'offre définitive remise au plus tard le 3 septembre. La réponse se fit sans tarder : des dizaines de sacs remplis de lettres atterrirent au département de la Marine. Il fut impossible au secrétaire de lire tout ce courrier et seules, les enveloppes les plus présentables furent ouvertes, les autres tout simplement jetées. Tel fut le sort de celle d'un certain John Ericsson.

Le comité des trois officiers scrutateurs fut formé sans délais : il s'agissait du commodore Joseph Smith, chef du "*Bureau of Yards and Docks*", du commodore Paulding (celui-là même de Norfolk) et du commandant Charles Davis. Tous trois avaient accepté leur mission à contrecœur. Bien que ces officiers eussent derrière eux de nombreuses années d'expérience en construction navale, ils informèrent Welles qu'ils étaient ignorants en matière de cuirassés et peu sûrs d'eux-mêmes. A cela, Welles répondit froidement "*que pendant que ces messieurs se lamentaient, une petite armée d'ouvriers confédérés travaillait jour et nuit pour terminer le Merrimac!*" Il leur suggéra ensuite poliment d'aller parfaire leur éducation professionnelle.

Le 3 septembre, date limite pour la soumission des offres, le comité attribuait le premier des trois contrats, le *Galena*, à Cornelius Bushnell de New Haven dans le Connecticut, un ami de Gideon Welles et homme d'affaires qui possédait un chantier naval sur la rivière Quinnipiac. Ce contrat stipulait la construction d'un navire à vapeur à coque en bois et double blindage sur les parties exposées. Bushnell, qui aurait dû être ravi, n'est pas entièrement satisfait. Après mûre réflexion, il ne se sent pas de taille à entreprendre la construction d'un tel navire hybride. De plus, tous les officiers navals, un rien capables, avaient voué le projet à l'échec. En rentrant le soir à son hôtel, Bushnell rencontre par hasard une vieille connaissance, Cornelius H. Delamater, qui possédait une fonderie et ateliers annexes à New York. Ayant besoin d'un réconfort, Bushnell se confie alors à son

¹¹ La Pinkerton National Detective Agency fut créée en 1850 par E. J. Allen, détective privé qui, depuis 1842, s'était construit une solide réputation en se spécialisant dans les affaires de contrebande et d'attaque des chemins de fer. Cette agence opéra durant toute la guerre civile en tant que service d'espionnage appointé par le Nord.

ami en lui expliquant qu'il vient de recevoir le contrat pour le *Galena*, mais comme il n'est pas ingénieur, il se demande si un tel navire pourra supporter la masse de fer requise pour son blindage tout en restant à flot. Delamater lui répond qu'il connaît une personne du nom de John Ericsson, un ingénieur peut-être un peu excentrique, mais combien compétent, qui pourra le rassurer rapidement. Le lendemain, Bushnell et Delamater se rendent donc ensemble à New York chez le capitaine Ericsson. Ce dernier, après quelques rapides calculs, apaise les craintes de Bushnell et lui confirme que son projet est viable. Néanmoins avant que ce dernier ne parte, Ericsson lui présente une boîte à chaussures poussiéreuse et l'invite à en examiner le contenu. Bushnell s'exécute et retire de la boîte la maquette d'un navire étrange¹², comme il n'en avait jamais vu auparavant : un pont plat, arrondi à l'avant et à l'arrière, sans superstructures, si ce n'est une tourelle rotative à deux canons et un petit poste de pilotage. Des plaques de fer recouvraient la totalité du pont qui dépassait la coque de toutes parts, assurant ainsi la protection de l'ancre, de l'hélice et du gouvernail. Mais l'aspect vraiment excentrique de ce navire était que sa majeure partie demeurait submergée : par mer houleuse, son pont ne dépasserait pas le niveau de la mer de plus de 30 centimètres. Son fond était plat et son tirant d'eau n'excédait pas 3,20 mètres. A l'émerveillement de Bushnell, Ericsson ajouta : "(...) son concept est simple et dans les dix semaines, il pourrait être prêt à affronter les canons rebelles à Norfolk".¹³ Bushnell en reste bouche bée tout en faisant fonctionner ses cellules grises à toute vitesse. "Voilà le navire que mérite notre marine", s'exclame-t-il !

Prêt à sacrifier son propre projet, et avec le consentement d'Ericsson, Bushnell s'en retourne dare-dare à Washington avec plans et maquette de l'ingénieur sous le bras. Il commence par persuader Welles d'adopter ce nouveau modèle, quoiqu'un peu bizarre, avec seulement deux canons et un équipage réduit de 50 hommes. Ensuite il rend visite au secrétaire d'Etat, Henry Seward. Après un bref exposé qui mettait en exergue les mérites du navire d'Ericsson et surtout la rapidité de sa construction, Seward est convaincu et remet aussitôt à Bushnell une lettre d'introduction afin que ce dernier puisse être reçu par le président en personne.¹⁴ Lincoln avait toujours été fasciné par les armes de guerre et sa porte était toujours demeurée ouverte à tous les inventeurs, même les plus farfelus. Il fut immédiatement emballé par la batterie d'Ericsson. Restait encore à convaincre le comité naval ! Seuls les commodores Smith et Paulding étaient au département ce jour-là. La présentation du projet à ces deux messieurs se solda par une réponse mi-figue, mi-raisin, le comité ne voulant pas se prononcer sans l'avis de Charles Davis qui était absent. Bushnell fut donc invité à revenir plus tard. Le lendemain, il refait son exposé devant le comité au

¹² *Ericsson approcha la cour de France en 1854 et présenta la maquette de son cuirassé à l'Empereur Napoléon III dans l'espoir que son concept d'avant-garde fût rapidement accepté et que son navire révolutionnaire pût prendre part à la guerre de Crimée. La France rejeta sa proposition, "(...) les résultats escomptés n'étant pas proportionnels à la dépense ou au petit nombre de canons utilisés au combat". Néanmoins, Napoléon témoigna sa reconnaissance à l'inventeur en lui remettant un médaille frappée du sceau impérial.*

¹³ Mokin A., *Ironclad*, p.143.

¹⁴ *En ce début de guerre civile, les puissances européennes avaient une nette tendance à pencher du côté du Sud sans pour autant se lancer dans une reconnaissance officielle. Le secrétaire d'Etat, William Seward, craignait, à juste titre d'ailleurs, que si le Nord flanchait, une intervention européenne ne soit inévitable. Une façon de pallier cette menace était de créer le blocus naval des côtes américaines et de le rendre imperméable. Seward, qui était très influent auprès de Lincoln, convainquit facilement ce dernier de la nécessité de mettre l'embargo sur les ports du Sud. C'est dans cet esprit-là qu'il accepta si rapidement le projet d'Ericsson, plus pour des raisons politiques que par enthousiasme pour le projet de l'inventeur.*

grand complet mais, malgré l'appui de Welles, les premiers avis sont négatifs : une réponse définitive ne sera formulée que le jour suivant. Ce n'est finalement que le 12 septembre que le verdict tombe : le projet Ericsson, "*cette boîte à fromage sur un radeau*", aux dires de Davis, est rejeté au grand regret de Bushnell. Celui-ci pourtant ne se laisse pas abattre et, comme ultime solution de poids, propose qu'Ericsson lui-même vienne défendre son dossier. Ce dernier, malgré les différends qui l'avaient opposé à la marine fédérale lors de la construction du *Princeton* en 1841 et à la suite de l'explosion accidentelle de l'un de ses canons, accepta l'invitation de Washington. Devant un "comité cuirassé" élargi pour la circonstance par un panel d'officiers navals, Ericsson déballe avec brio son projet en se lançant dans toutes sortes d'explications techniques que sans doute nul ne comprenait. Sa présentation fut tellement convaincante que le comité finit par acquiescer, seul Davis émettant quelques réserves avant de se ranger à l'avis général. Récompensé de ses efforts par l'octroi d'un contrat de 275.000 \$, Ericsson quitta immédiatement la capitale pour rejoindre New York afin d'entreprendre au plus vite la construction de son cuirassé : il n'avait en effet reçu que cent jours pour réaliser le rêve de sa vie. Bushnell apporterait les papiers officiels la semaine suivante.

Le 16 septembre 1861, le département de la Marine confirme la commande des trois navires pour lesquels son secrétaire s'était tant démené : le *Galena* et le *New Ironsides*, deux vaisseaux blindés assez traditionnels à propulsion mixte, voiles et vapeur, et enfin l'engin d'Ericsson. Le contrat avec ce dernier fut signé le 4 octobre. Alors qu'il stipulait la livraison du cuirassé pour le 12 janvier 1862 et le paiement classique par tranches selon l'état d'avancement des travaux, il contenait cependant une clause curieuse : le solde, soit 25 pour-cent du montant total, ne serait versé que lorsque le cuirassé aurait fait ses preuves au combat ! Bien qu'il n'y avait dans les annales de la marine aucun précédent aussi arrogant, Ericsson signa malgré tout le document, confiant a priori dans les performances de ce qu'il allait enfanter.

Qui diable était donc Ericsson, cet inventeur de génie ? Il était né le 31 juillet 1803 à Langbanshytten en Suède, issu d'une famille qui gérait une exploitation minière. Démontrant dès sa plus tendre jeunesse une aptitude hors du commun pour la mécanique et le dessin, il ne fréquente cependant aucun cours régulier avant d'être engagé, avec son frère Nils, comme cadet dans le corps mécanique de la marine suédoise. Agé de 17 ans à peine, il s'engage dans l'armée en tant qu'enseigne. C'est à cette époque qu'il invente une machine fonctionnant grâce à l'air chaud, le moteur "calorique", qu'il tentera d'ailleurs de perfectionner tout au long de sa vie. Invité à présenter son invention à l'Institut des ingénieurs civils de Londres, Ericsson reçoit un congé de l'armée et quitte la Suède pour l'Angleterre, en vue de parfaire son éducation en tant qu'ingénieur et inventeur. Son talent lui valut aussitôt un partenariat avec John Braithwaite, un fabricant de machines à vapeur plein de ressources. Sous la houlette de son associé, Ericsson enregistre plus de 30 brevets qui lui sont attribués pour une multitude d'engins de son invention : pompes à incendie, ventilateurs, condenseurs et machines à vapeur en tous genres. En 1827 il est reconnu coupable de désertion par l'armée suédoise sur base de son absence prolongée ; néanmoins la Couronne de Suède le gracie et l'élève même au grade de capitaine. Ericsson travaille alors sans relâche pour mettre au point des machines toujours plus performantes, entre autres sa fameuse locomotive, la "*Novelty*". Celle-ci se lance dans une course, sponsorisée

par le chemin de fer Liverpool-Manchester, contre la machine d'un adversaire non moins redoutable, celle du célèbre Georges Stephenson. La locomotive d'Ericsson est la plus rapide, battant le record de vitesse de l'époque, soit 67 miles à l'heure (107 km/h), mais suite à une défaillance mécanique de la "*Novelty*", Stephenson est proclamé vainqueur. Cet échec amène Ericsson à se concentrer sur le développement de la propulsion "vapeur - hélice". Cette invention capitale ne sera pourtant adoptée par la marine anglaise que huit ans plus tard.

Entre-temps, John Ericsson s'était consacré à sa vie sentimentale en épousant, à l'âge de 33 ans, la charmante Amelia Byam. En 1837, criblée de dettes, la société Ericsson-Braithwaite fait faillite. Un retour de fortune se présente cependant à Ericsson lorsqu'il rencontre à Londres le richissime capitaine Robert F. Stockton du New Jersey, qui lui demande de construire un vapeur à hélice de 22 mètres de long. Ericsson ne se fait pas prier et, lancé en mai 1839, le *Robert Stockton* appareillera pour les Etats-Unis avec un équipage réduit de cinq hommes. En novembre 1839, Monsieur et Madame Ericsson se rendent à New York : le but de l'inventeur était de faire accepter la propulsion à hélice par la marine fédérale. Après bien des déboires et d'innombrables chassés-croisés, tant avec les responsables de la marine qu'avec les politiciens de Washington, Ericsson se voit finalement confier par le département de la Marine en 1841, la construction du *Princeton*, un navire révolutionnaire à tous points de vue, pourvu d'une hélice à six pales et d'une cheminée télescopique. En plus d'une batterie de caronades de 42 livres, il était équipé de deux canons de 12 pouces, les plus grosses pièces navales de l'époque : l'un, le "*Peacemaker*" de fabrication Stockton, et l'autre l'"*Orégon*", de conception Ericsson. Le 5 juin 1844, le *Princeton* est terminé et prêt pour les essais. A son bord, se trouvent de nombreux notables, tels le Président Tyler et certains membres de son cabinet. Lors d'une démonstration de tir le long du Potomac, le "*Peacemaker*" éclata, tuant et blessant plus de 20 personnes, dont le secrétaire à la Marine et le secrétaire d'Etat. Après enquête, Ericsson fut blâmé pour l'accident sur base de fausses déclarations de Stockton. Ses espoirs de voir la marine adopter le *Princeton* restèrent vains et il ne perçut jamais le moindre dollar pour sa peine. En 1847, il est élu membre honoraire de l'Académie des Sciences de Stockholm et, en 1848, il est naturalisé américain. John Ericsson dépense ensuite toute son énergie et le gros de ses ressources à perfectionner son moteur calorique, qu'il "vend" d'ailleurs à la marine. Cette machine équipera par la suite le navire *Ericsson*, construit également par l'inventeur. Soumis à une forte tempête lors de son premier voyage, le prototype coulera en 1854. A partir de ce moment-là, Ericsson coupe tous les ponts avec le département de la Marine pour se consacrer à ses affaires personnelles. Il faudra désormais attendre 16 années pour que la crise causée par la guerre civile pousse une nouvelle fois Ericsson à offrir ses talents au service de son pays.

Dès le 9 octobre, le journal *Herald* rapporte que le *Merrimac* a été complètement transformé et que son achèvement est imminent. Cependant Gideon Welles sait mieux que tout autre que ce navire est encore en cale sèche et que les Tredgar Iron Works n'ont pas fini de forger les plaques de son blindage. Néanmoins, la menace est réelle et l'impact sur le moral de la population est évident. Certains voyaient déjà le monstre de fer voguer sur le Potomac en direction de Washington. Pire encore, des commandants de marine, auparavant incrédules, commençaient à considérer les possibilités du navire comme réelles. L'officier Joe Smith (fils du commodore Joseph Smith), à bord du *Congress* à Hampton Roads,

écrivait à Welles qu'il ne voyait pas comment défendre son navire si le *Merrimac* l'attaquait. Une autre lettre, celle du commandant d'escadre Louis Malherbes Goldsborough, à bord du *Minnesota*, rapportait qu'il continuait avec vigueur le blocus de Hampton Roads, mais que l'arrivée du *Merrimac* lui compliquerait la tâche. La peur commençait donc à s'insinuer inexorablement dans le Nord où le monstre de fer de Mallory faisait déjà des ravages avant même d'avoir quitté la cale sèche.

A Hampton Roads précisément, à bord du *Minnesota*, Goldsborough était engagé dans une opération humanitaire. Il avait appris par des espions que le Sud était impatient de récupérer un prisonnier gisant dans une geôle de New York, un certain lieutenant Sharpe. Se souvenant alors que les autorités de Montgomery détenaient depuis le début de la guerre le lieutenant John Lorimer Worden, Goldsborough proposa l'échange des deux hommes. La substitution a lieu le 13 novembre à bord du *Minnesota*, et Worden, enfin libre mais fortement éprouvé par sa captivité, est renvoyé chez lui pour une longue convalescence. Il ne reprendra du service que le 3 décembre 1862, se présentant directement au commodore Paulding, commandant alors le "Brooklyn Navy Yard".

Comme Ericsson ne possédait pas de capital propre pour financer la construction de son cuirassé, il entra en association avec Bushnell déjà occupé avec le *Galena*, ainsi qu'avec John F. Winslow et John A. Griswold, tous deux actionnaires dans les Rensselaer Iron Works of Troy. En tant qu'équipe, le triumvirat constituera un remarquable modèle d'efficacité et de compétence. Quant à Ericsson, il travaillait avec une énergie inégalée 18 heures par jour, le matin sur la planche à dessin, l'après-midi sur les chantiers. Sa tâche, déjà difficile, l'était rendue davantage par la réception continue de lettres en provenance du commodore Smith. Celui-ci faisait constamment part à l'inventeur de ses doutes, soit sur l'armement de la tourelle et de sa maniabilité, soit sur la stabilité du navire ou encore sur l'efficacité de sa ventilation. Fatigué de devoir répondre poliment à ce courrier aussi inopportun que lassant, Ericsson suggère à la marine de déléguer sur le chantier un officier qui superviserait les intérêts du gouvernement dans la construction du navire. Le commodore Smith accepta avec plaisir et nomma à ce poste Alban C. Stimers, ancien mécanicien en chef à bord du *Merrimac*. Celui-ci était un bon technicien, honnête et compétent. Sa première tâche fut de remettre l'ingénieur en chef Isherwood à sa place. Ce dernier, lors de ses fréquentes visites de chantier, ne faisait qu'exprimer son mécontentement, soit en invoquant le non respect du cahier des charges, soit en ergotant sur la lenteur de l'avancement des travaux. Stimers lui démontra vite qu'en réalité, il n'en était rien et que ses plaintes étaient non fondées.

La date ultime de finition approchant, Ericsson travaillait à la limite de ses forces. Il était clair maintenant qu'il était embarqué dans une infernale course contre la montre avec le *Merrimac*. Il sautait d'un chantier à l'autre, des Continental Iron Works à Greenpoint, Brooklyn, où la coque et le navire tout entier étaient assemblés, aux Delamater Iron Works sur le fleuve Hudson où étaient construits la machinerie ainsi que les moteurs.¹⁵ Esquinté et presque au bout de ses ressources physiques, il tolérait mal l'inefficacité de ses subordonnés et rejetait toute proposition de déviation de dernière minute à son projet. On était déjà le 13

¹⁵ C'est dans ces deux chantiers navals privés que se faisait l'assemblage final du navire. Les milliers de composants nécessaires furent cependant sous-traités par Ericsson à une multitude d'ateliers de mécanique et de chaudronnerie spécialisés, les plus importants étant les Novelty Iron Works, Holdane and Company, Albany Iron Works of Troy, Clute Brothers Iron Works of Schenectady, New York's Niagara Steam Forge Company et Abott and Son of Baltimore.

novembre : il restait exactement un mois pour terminer le cuirassé.

Entre-temps, les rumeurs et spéculations sur le *Merrimac* allaient bon train. L'édition du 9 novembre du célèbre *Scientific American* imprimait en dernière page le croquis du cuirassé sudiste : un monstre de fer avec une casemate percée de dix canons et un pont dénudé de toute structure, à l'exception de sa cheminée et de sa cabine de pilotage. Son plus formidable accessoire : un énorme éperon en fonte capable de percer n'importe quelle coque. Le message de la gravure était significatif, même pour les non-initiés en matière de guerre navale !

Pendant ce temps, l'ambiance n'était pas au beau fixe à Washington. McClellan, qui avait succédé à McDowell après la déconfiture de Bull Run, avait rassemblé une puissante armée, bien entraînée et équipée, mais on aurait pu croire que ce dernier ne savait qu'en faire, dans la mesure où il s'enlisait dans une lenteur précautionneuse ; de plus, il n'arrivait pas à élaborer un plan de campagne valable. Son inactivité excédait l'opinion publique à un point tel que Lincoln avait ordonné une enquête sur sa conduite de la guerre. En plus de cela, les critiques à l'encontre de l'Administration fusaient de toutes parts ; celle-ci était considérée par bon nombre de politiciens comme inefficace, sclérosée et corrompue. Le plus corrompu de tous était sans nul doute le ministre de la Guerre, Simon Cameron. Lincoln s'en débarrassera discrètement en le nommant au poste d'ambassadeur des Etats-Unis auprès du Tsar. Il fut remplacé par Edwin Stanton, conseiller légal de son prédécesseur. Un dernier scandale devait encore ternir l'Administration : Mary Todd, l'épouse du président, s'était mise en tête de re-décorer la Maison Blanche !¹⁶ Le montant de ses emplettes s'éleva à la modique somme de 26,700 \$ et cela, à une époque où la population devait se serrer la ceinture.

Pour contenir le mécontentement général et redorer le blason de l'Administration, une victoire militaire s'imposait. En effet, depuis Manassas, aucun fait militaire marquant n'avait relevé le moral, si ce n'est la prise des Forts Clark et Hatteras sur la côte de la Caroline du Nord, et de Port Royal en Caroline du Sud. Cette première année de guerre se soldait donc par un triste bilan pour l'Union, sans réplique valable à Bull Run : l'affront était de taille pour les armées fédérales. Finalement à Ball's Bluff, une défaite sanglante subie par les éléments avancés des troupes de McClellan allait achever de briser le moral de l'armée yankee. On avait en revanche toutes les raisons de se réjouir au département de la Marine où Welles avait fait preuve d'une activité débordante. En effet, au mois de décembre, la flotte fédérale se composait déjà de 264 bâtiments, pourvus de 2.557 canons et 22.000 marins. De son côté, Stephen Mallory ne s'était pas davantage endormi. La flotte confédérée totalisait maintenant 35 navires armés de toutes classes, dont 21 étaient à vapeur. Il avait en outre lancé 32 appels d'offre pour 40 navires supplémentaires.

En ce début janvier 1862, le moment était venu de désigner un commandant pour le

¹⁶ Issue d'une famille bourgeoise de Lexington, Virginie, Mary Todd Lincoln ne s'était en réalité jamais plu à Washington. Depuis son accession à la Maison Blanche en 1861, elle était l'objet de railleries et de dédain de la part de "l'establishment" de la capitale. La haute société, en majorité composée de Sudistes, méprisait la première dame des Etats-Unis pour avoir épousé un Nordiste qui voulait détruire son style de vie et abolir son institution particulière. En re-décorant la Maison Blanche, Mary Todd espérait regagner l'estime de son entourage en prouvant "...qu'elle était une femme aux goûts exquis et raffinés, représentant l'union heureuse entre la sensibilité sudiste et la culture cosmopolite". Elle fut durement réprimandée par son mari pour ses dépenses inconsidérées qui furent cependant épongées, sur décision du Congrès, par une allocation supplémentaire au budget de 1862.

cuirassé d'Ericsson. A la requête de Welles, le commodore Smith examina la liste des candidats potentiels et ne retint finalement qu'un nom. Welles fut surpris du choix : un lieutenant dans la force de l'âge, ayant 28 ans de marine à son actif, John L. Worden, celui-là même qui avait été emprisonné à Montgomery et relâché il y a quelques mois. Il accepta malgré tout la recrue de Smith, mais sans enthousiasme apparent. Worden est donc nommé commandant du *Monitor*, nom qu'Ericsson avait choisi lui-même pour son cuirassé. Sans perdre de temps, le lieutenant Worden se rend immédiatement aux Continental Iron Works où il rencontre d'abord Alban Stimers qui le présente à John Ericsson. Ce dernier, pas plus que Welles, n'est impressionné par l'officier. Il avait souhaité un commandant plus jeune et plus dynamique pour son navire, mais devant l'insistance du département de la Marine, il se résigna à accepter le candidat proposé. Worden examina de près le *Monitor* et sa réaction fut mitigée. Il apprécia la tourelle avec ses deux canons ainsi que la ligne générale du navire. Il mit néanmoins en doute sa manoeuvrabilité et sa tenue en mer. Il écrira cependant à Smith que le navire sera peut-être un succès et que de toute façon, "(...) *il était prêt à servir de toute son énergie à bord de cet objet*".¹⁷ En date du 16 janvier, Ericsson reçoit une lettre de Smith l'informant que la date limite de livraison du *Monitor* est dépassée de quatre jours. A cela, Ericsson lui répond que c'est de la faute de l'Administration : en effet, les ouvriers n'ont pu prester d'heures supplémentaires, faute d'argent pour les payer. Au 4 janvier, Ericsson n'avait encore perçu que 37.500 \$, alors que 150.000\$ lui étaient dus ! Entre-temps, Worden avait reçu l'autorisation de sélectionner son équipage, et cela en provenance de n'importe quel navire ancré dans le port de New York. Plusieurs jours de suite, il s'adresse aux marins du *North Carolina* et de la frégate *Sabine*, la même qui avait été commandée par le capitaine Adams à Pensacola. Dans sa sélection, Worden adopte une approche qualitative, choisissant les meilleurs éléments disponibles. Pour son second, son choix se porte sur le lieutenant Samuel Dana Greene. Le mécanicien en chef sera Alban Stimers. Pour le reste, 51 officiers et marins compléteront l'équipage.

Le 29 janvier Smith écrit encore à Ericsson pour l'informer que le *Merrimac* venait de sortir de sa cale sèche et était prêt pour les essais. Ce n'était pas nécessaire : le "New York Times" imprimait déjà en première page que le navire confédéré avait été lancé et que la population locale croyait qu'il était capable de couler la flotte fédérale toute entière à Hampton Roads. Le lendemain, alors que les dernières plaques de blindage venaient à peine d'être fixées sur la coque du *Monitor*, une foule de curieux s'était rassemblée aux alentours des Continental Iron Works. A dix heures précises, sous le vacarme des sirènes des navires du port et les cris des spectateurs, le cuirassé rompait ses amarres et glissait lentement dans l'eau de la East River. Ericsson était ravi car, à la surprise du public incrédule et du département de la Marine toujours sceptique, le navire flotte parfaitement. Etonnante constatation également : son tirant d'eau est plus faible que prévu. Après un discours enflammé dans lequel l'inventeur vantait les mérites de son cuirassé et clamait que le *Monitor* pouvait sans peine couler le *Merrimac*, le navire est attaché au quai et le travail reprend aussitôt pour compléter sa tourelle et parachever son intérieur.

Alors que chaque jour qui passe apporte son flot de ragots sur l'invincibilité du *Merrimac*, Ericsson informe Smith que les canons ont été installés, la machinerie mise en

¹⁷ Mokin A., *Ironclad*, p.215.

route et la ventilation testée.¹⁸ Le 19 février, avec Ericsson à son bord, le *Monitor* effectue sa première sortie dans la baie de New York. Les essais se dérouleront pendant pratiquement trois semaines. Excepté une avarie de gouvernail astucieusement réparée et quelques anicroches liées au réglage de la machinerie, le navire se comporte à merveille, à la pleine satisfaction d'Ericsson. Après avoir pris à bord poudre, munitions, nourriture et autres nécessités, le cuirassé est enfin prêt à entamer les épreuves officielles. Ses performances générales s'avèrent correctes et la vitesse moyenne enregistrée est de cinq noeuds et demi, bien qu'en pointe le navire atteigne les six noeuds. La rotation de la tourelle donne pleine satisfaction et à Sandy Hook le long du Potomac, les volets des sabords sont ouverts pour permettre le tir à blanc des deux pièces de marine de 11 pouces, afin de déterminer les effets possibles de concussion à l'intérieur du navire : ceux-ci se révèlent négligeables. La commission navale déclara donc les essais concluants : le *Monitor* était finalement bon pour le service.

Le 6 mars, à onze heures, Worden ordonne d'appareiller, destination : Hampton Roads, à l'embouchure de la Chesapeake Bay, lieu de rendez-vous prédestiné des titans. Près de l'embouchure du fleuve, le cuirassé est rejoint par le remorqueur *Seth Low*, ainsi que les canonnières *Sachem* et *Currituck*, chargées de l'accompagner à bon port. Ce premier voyage aurait bien pu être son dernier car, soumis à une violente tempête, le *Monitor* avait menacé de couler suite aux énormes quantités d'eau qui s'étaient englouties dans son antre par les cheminées et ouïes de ventilation. Les pompes, actionnées avec l'énergie du désespoir par les marins, parviendront néanmoins à garder le navire à flot. Finalement au soir du 8 mars, le *Monitor* et son équipage épuisé, dépassent Fort Monroe pour s'emboîser dans Hampton Roads, près de Norfolk. Cette baie était le point de rencontre des fleuves James, Nansemond et Elizabeth avec l'océan Atlantique, ses rives septentrionales étant occupées par les forces fédérales tandis que celles du sud et de l'ouest se trouvaient encore aux mains des Confédérés. Worden range le cuirassé aux côtés du *Roanoke*, afin de se présenter au capitaine Marston, commandant l'escadre de blocus de l'Atlantique Nord en l'absence du commodore Goldsborough, alors en congé dans les Carolines.

Le *Virginia* était officiellement mis en service le 17 février 1862, mais son commandant en second (l'officier principal n'avait pas encore été désigné), le lieutenant Catesby R. A. Jones, exprime son mécontentement. Le contentieux Brooke-Porter avait engendré une erreur de calcul dû au changement de poids du blindage. Il manque en effet 200 tonnes au bâtiment pour assurer sa stabilité sur l'eau et ses ponts avant et arrière, non blindés parce que théoriquement immergés en opération, ressortent par contre de la surface des eaux. L'embarquement de plus de charbon, de munitions supplémentaires et la fixation de lests en fonte sur la coque réduisent plus ou moins le défaut mais augmentent son tirant d'eau et affaiblissent donc les machines. Catesby R. Jones avait déjà servi au bord du *Merrimac* à l'époque où le bâtiment n'était encore qu'une frégate, et cette particularité, ainsi que le fait d'être un des meilleurs officiers de l'ordonnance de marine américaine, le désignaient tout naturellement pour assumer le

¹⁸ *Ericsson avait prévu que le Monitor serait pourvu de deux "Oregon", canons de marine de 12 pouces de son invention, déjà testés en 1844 à bord du Princeton. Le département de l'Ordonnance en décida autrement: le cuirassé sera équipé de deux canons Dahlgren de 11 pouces à âme lisse, qui proviendront d'ailleurs du Dacotah.*

commandement du cuirassé. Il y fut assigné en novembre 1861, mais seulement comme commandant en second. A ce titre, c'était donc à lui qu'incombait la responsabilité d'armer, d'équiper et d'approvisionner le navire en vivres, en munitions et en combustible, et de recruter l'équipage nécessaire. Comme Brooke et Jones se partageaient la "vedette" pour tout ce qui touchait à l'artillerie de marine, le premier fut chargé de tester les pièces que le second avait sélectionnées pour le *Virginia*. La batterie initialement prévue pour le cuirassé comprenait six canons Dahlgren de neuf pouces à âme lisse et quatre canons rayés Brooke de sept pouces (mis au point par le lieutenant Brooke lui-même). La précision de ces nouvelles pièces, attentivement testées par le lieutenant Jones, décida le secrétaire à la Marine de renforcer la puissance de feu du *Virginia* par deux canons Brooke supplémentaires de 6,4 pouces.

Le prototype du *Virginia* ne s'était pas élaboré sans mal, mais lui trouver un équipage n'en était pas moins un autre problème. Assez paradoxalement du reste, le Sud comptait suffisamment d'officiers de marine ... mais beaucoup trop peu de marins ! Le 10 février 1862, le capitaine Franklin F. Buchanan, chef de l'escadre de la James River, se plaint à son département du peu de succès de ses bureaux de recrutement et de l'impossibilité de récupérer les marins déjà incorporés dans les forces terrestres. Après maints pourparlers entre les départements de la Guerre et de la Marine, Buchanan est enfin autorisé à prélever 80 marins du fleuve Mississippi servant dans un régiment de Louisiane récemment assigné dans le district. Ceux-ci, auxquels s'ajoutent les marins récupérés après la défaite de flottille confédérée à Pimlico Sound en Caroline du Nord, les quelques volontaires recrutés et 45 "marines" constitueront l'équipage du *Virginia* (250 à 260 hommes selon le chirurgien de bord).

Aucun officier n'avait encore été assigné au commandement du cuirassé et, en fait, aucun ne le sera. Cette omission du secrétaire à la Marine avait pour but de confier la direction du bâtiment à l'un de ses vétérans, Franklin Buchanan, dont nous avons parlé plus haut. Or, comme le rang de ce dernier était trop élevé pour être restreint à celui d'un simple commandant d'unité, Mallory le transféra purement et simplement d'un des bureaux de son département à la tête de l'escadre virginienne, lui donnant ainsi la latitude de prendre personnellement en main un navire dépourvu de capitaine. Dès son arrivée à Norfolk, Buchanan ordonna d'embarquer combustible et munitions à bord du *Virginia*. L'armée retardera encore le départ du cuirassé en ergotant sur la quantité de poudre qui devait lui être attribuée ; le chef d'escadre ne l'obtiendra que le 7 mars 1862.

Buchanan, alors âgé de 62 ans, avait la réputation d'être un commandant possédant une volonté de fer, exigeant de ses hommes des performances exemplaires. Il était anormalement impatient en ce 8 mars 1862 car il était en possession d'informations que nul autre ne détenait : le *Monitor* arrivait à toute vapeur afin de détruire le *Merrimac* avant que ce dernier n'ait pu quitter la cale sèche. Au même moment, le navire ressemblait plutôt à une fourmilière, des centaines d'ouvriers appartenant à tous les corps de métier s'afféraient encore à donner les ultimes touches de finition. Peu avant onze heures et ce, malgré les protestations du directeur du chantier naval, Buchanan, à bout de patience, ordonne au personnel non naviguant d'évacuer le navire, et à l'équipage de parer à appareiller. A onze heures précises, profitant de la marée montante, le *Merrimac* rompt ses amarres et se glisse dans la Elizabeth River. Il est rejoint un peu plus loin par le "steamboat" *Raleigh* et le

"steamtug" *Beaufort*, deux canonnières dont la tâche était d'éviter que leur protégé ne se fasse éperonner, tout particulièrement à l'arrière, où l'hélice et le gouvernail étaient très vulnérables, faute de blindage. A l'approche de Sewell's Point, le navire et ses hommes sont accueillis par les ovations de la foule de badauds qui s'était groupée le long du rivage et sur les bords de la baie tenus par les Confédérés. Buchanan rassembla alors l'équipage pour lui expliquer le but de la mission : point de manoeuvres, mais si possible, frapper un grand coup immédiatement. Il prit ensuite la parole en ces termes : "*Marins*", dit-il d'une voix claire et articulée, "*Dans quelques minutes vous allez avoir l'occasion tant attendue de montrer votre dévotion à notre cause. Vous aurez maintenant à faire face à l'ennemi. N'oubliez jamais que vous vous battez pour votre pays et votre famille. La Confédération attend de chacun d'entre vous qu'il fasse son devoir. Soyez assurés que j'ai l'intention de faire le mien*".¹⁹ Le mécanicien en chef, le major H. Ashton Ramsay, ayant alors confirmé le parfait état des chaudières et des moteurs, le commandant ordonne de faire donner la pleine vapeur, direction: la baie de Hampton Roads.

A huit kilomètres en amont, à Newport News Point, était ancrée la flotte fédérale du commodore Goldsborough. Le *Congress*, une frégate à voiles, et le *Cumberland*, un sloop vieux de vingt ans, bloquaient l'entrée de la James River. Ils alignaient respectivement 50 et 24 canons. Quant au reste de l'escadre, étalé sur 13 kilomètres de long jusqu'à la baie de Chesapeake, elle se composait d'un assortiment de 18 navires en bois, comptant entre autres les frégates à vapeur *Roanoke*²⁰ et *Minnesota* (toutes deux soeurs de l'ex-*Merrimac*) totalisant 50 canons, ainsi que la frégate à voiles *St. Lawrence*. Aux environs de trois heures et demie, les activités habituelles de la flotte sont interrompues par l'apparition des trois vapeurs confédérés, dont l'un d'entre eux revêt la forme d'une masse énorme, noire et luisante.²¹ Comme la baie est vaste et la progression ennemie très lente, les Fédéraux ont plus d'une heure pour se préparer au combat. Tandis qu'ils hurlent leurs ordres, les commandants ne peuvent s'empêcher de songer que, malgré les avertissements répétés de Washington, le *Merrimac* avait pris tout le monde par surprise. Comble de malchance (ou plutôt simple négligence), trois officiers n'étaient pas à leur poste ce jour-là : le commodore Goldsborough, en permission, le capitaine W. Radford, commandant le *Cumberland* (il était à bord du *Roanoke*), et le commandant du *Congress*, en mission au sol. De plus, le *Congress* manquait cruellement d'effectifs, des soldats du *99th Infantry* de New York avaient été assignés temporairement sur le bâtiment que commandait, en ce moment précis, l'officier en second, Joe Smith.

Alors que moins de mille mètres le séparent du *Merrimac*, le *Congress* ouvre le feu. A la stupéfaction générale, les obus de 32 livres percutent bruyamment la casemate du monstre confédéré pour rebondir dans l'eau ! Crachant à son tour boulets et mitraille par tous ses sabords, le *Virginia* dépasse lentement le *Congress* sous une bordée d'enfer pour se porter vers le *Cumberland*, que Buchanan considère comme le plus dangereux de tous. Au

¹⁹ Mokin A., *Ironclad*, p.237.

²⁰ Le *Roanoke* ne pouvait naviguer qu'à l'aide de ses voiles, son arbre de transmission moteur-hélice étant brisé depuis plus de six mois. Cette panne, d'une durée anormalement longue, n'inquiétait pas outre mesure le commandant du navire, ce qui montre combien la marine, en ce début de guerre, demeurait attachée à la propulsion classique à voiles, dédaignant ainsi les technologies nouvelles.

²¹ La casemate du *Merrimac* avait été enduite d'une épaisse couche de graisse dont le but était de renforcer la déflexion des obus de canon ennemis. D'où l'aspect luisant du cuirassé.

passage, un obus bien ajusté vient fracasser la superstructure du *Congress*, transformant ainsi son pont supérieur en un sinistre abattoir. "Vous rendez-vous?" hurle Buchanan au travers d'un porte-voix. "Jamais, je coulerai d'abord!" répondit Georges Morris, capitaine en second du *Cumberland*. Pendant ce temps, le cuirassé maintenait son cap droit sur son adversaire pour ne s'immobiliser que dans un craquement épouvantable : le *Virginia* venait d'empaler le flanc de son ennemi un peu à la manière d'un couteau dans un fromage mûr ! Au même instant, un de ses canons tire à bout portant, créant dans la coque du *Cumberland* un trou béant, où aurait pu s'engouffrer un chariot et son attelage au grand complet ! La riposte ne se fait pas attendre : un déluge de fer s'abat sur le *Virginia*, réduisant en miettes ses mâts et canots de sauvetage ; un obus explosa même contre la cheminée, ce qui créa une onde de choc qui se propagea à travers le navire tout entier, du pont au plus profond de la cale. A travers le vacarme effroyable causé par le tir incessant, c'étaient les mêmes ordres, "Epongez!...Chargez!...Feu!", que l'on percevait à bord des deux navires enlacés et qui rythmaient les volées meurtrières échangées de part et d'autres. Ruisselant de sang, le pont du *Cumberland* est maintenant jonché de débris humains ; en revanche, un coup bien ajusté d'une de ses pièces endommageait deux canons du *Merrimac* et tuait ses servants. Le *Cumberland* commençait maintenant sérieusement à prendre l'eau et s'abîmait doucement, entraînant avec lui l'étrave de son adversaire, toujours verrouillée par son dard en fonte. Réalisant le danger, le *Virginia* pousse ses moteurs au maximum, pour tenter désespérément de se libérer de son antagoniste. La tension était grande à bord du cuirassé ! Mais alors que tout semble perdu, il parvient à se détacher brusquement en laissant dans le ventre de son adversaire son éperon qui vient d'être complètement arraché. Quant au *Cumberland*, littéralement taillé en pièces, il coule dans la baie, profonde de 15 mètres en cet endroit. Bon nombre de ses marins ont été tués, brûlés ou noyés, au total 121 sur un équipage de 376 hommes. Les pertes confédérées se résument à deux canons mis hors d'usage et à quelques tués et blessés, le plus souvent par des éclats de bois à l'intérieur de la casemate.

Entre-temps, le commandant James Tucker à la tête de la *James River Squadron*, composée des vapeurs en bois *Patrick Henry*, *Teaser* et *Jamestown* qui alignaient ensemble un assortiment de 15 canons disparates, avait forcé audacieusement le tir de barrage des batteries fédérales de Newport News. Buchanan, renforcé par cette escadre, se tourne maintenant vers le *Congress*. Le capitaine de ce dernier, sentant qu'il était bien parti pour connaître le même sort que le *Cumberland*, enlisa volontairement son navire sur le rivage, pour lui épargner ainsi de couler aussi vite que son confrère. Durant cette manoeuvre, un obus tiré par une batterie côtière fédérale atteint de plein fouet le *Patrick Henry*, endommageant sa chaudière et tuant quatre marins. Le *Virginia* et ses consorts, faute de pouvoir envoyer leur adversaire par le fond, s'acharnent alors à le détruire par le feu et la mitraille. En moins de quelques minutes, le *Congress* s'embrase en plusieurs endroits et son pont se jonche de cadavres. Vers quatre heures vingt, Joe Smith, qui organisait la défense du haut de la timonerie, a la tête arrachée par un fragment d'obus. Se rendant compte que la partie est perdue et voulant éviter toute effusion de sang supplémentaire, son successeur en rang, le lieutenant Austin Pendergrast, fait hisser le drapeau blanc. Ce voyant, Buchanan donne l'ordre de faire taire ses canons et ordonne aux *Beaufort* et *Raleigh* d'arraisonner le *Cumberland* pour embarquer son équipage et ses blessés.

Survient alors un quiproquo aux conséquences dramatiques : alors que Pendergrast se

disposait à remettre son épée au vainqueur et malgré les drapeaux blancs hissés aux mâts du *Congress*, deux batteries fédérales, qui venaient juste d'être déployées sur le rivage par le 22e Indiana, se mettent à tirer sur le *Beaufort* et le *Raleigh*, fauchant quelques marins et officiers confédérés. Enragé par cette violation du code militaire, Buchanan fait rouvrir le feu, cette fois à boulets rouges. Pendant que les marins du *Virginia* s'activaient à attiser les fourneaux, il monte en personne sur le pont, armé d'un mousquet. Alors qu'il déchargeait quelques coups de feu en direction des soldats fédéraux, la balle d'un tireur d'élite l'atteint à la jambe, lui sectionnant l'artère fémorale. Sérieusement touché, Buchanan passe sans transition le commandement à son second, Catesby Jones. Le *Congress* avait entre-temps essuyé un déluge de fer qui avait anéanti toute velléité de résistance. Il ne restait pratiquement rien du navire ni de son équipage : des 434 marins, 240 étaient morts ou disparus. Parmi les survivants se trouvait McKean Buchanan, frère du commandant du *Virginia*.

Satisfaite de ses exploits, la flottille confédérée décide de continuer sa course dévastatrice en attaquant le reste de l'escadre fédérale, mouillée quelques miles plus loin. Terrifiés par l'invulnérabilité du monstre de fer et la facilité avec laquelle il avait coulé les deux autres frégates, le *Minnesota*, le *Roanoke* et le *St. Lawrence* se replient en catastrophe vers Fort Monroe, mais dans sa hâte, le *Minnesota* s'enlise. Possédant le même tirant d'eau que son "navire soeur", le *Virginia* n'ose s'en approcher de plus deux miles. Après un court duel d'artillerie au cours duquel le *Minnesota* encaisse quelques sérieux coups sans pouvoir rendre la pareille, les pilotes du *Merrimac* (c'étaient des civils) se rendent compte que la marée se retire et insistent pour quitter immédiatement la baie et regagner des eaux plus profondes. Le jour étant maintenant presque tombé, Jones décida donc d'interrompre l'engagement. Le reflux allait ainsi sauver in extremis le *Minnesota* et mettre fin à la terreur de son équipage.

Le *Virginia* jeta l'ancre vers vingt heures non loin de l'épave du *Congress* qui achevait de se consumer. Quant à Buchanan, plus gravement blessé qu'on ne le croyait, il est transporté sur la terre ferme pour y recevoir des soins intensifs. Pour les marins, il n'y eut point de répit. Après un repas sommaire sous la lumière des torches, ils procédèrent toute la nuit aux réparations des dégâts causés au navire durant la rude journée de combat. Au prix de deux tués, de cinq blessés, de quelques plaques de fer bosselées et de deux canons détruits, le cuirassé confédéré avait coulé deux grosses frégates, endommagé sérieusement une troisième, capturé 30 prisonniers, tué plus de 300 marins ennemis et blessé une centaine d'autres. Le bilan de ce 8 mars 1862 allait inviter toutes les marines du monde à réviser fondamentalement leur optique de la stratégie navale : seul le fer pouvait se mesurer au fer.

Comme on l'a vu plus haut, le *Monitor* était arrivé dans la baie de Hampton Roads le soir même du jour sinistrement marqué par les prouesses du *Virginia*. Alors que le commandant Worden se hissait à bord du *Roanoke*, le capitaine Marston relisait avec stupéfaction le télégramme qu'il avait reçu 48 heures auparavant du secrétaire à la Marine, Gideon Welles. Le contenu de celui-ci était sans équivoque : "*Prière d'ordonner au Lieutenant Commandant John L. Worden de se rendre immédiatement avec son navire à*

Washington".²² Marston, un vétéran respectable ayant à son actif plus de 49 ans de service, est pour la première fois de sa carrière confronté à un dilemme de taille : les directives de Welles étaient claires, mais elles avaient été rédigées dans l'ignorance des événements de la journée. Le *Monitor* était le dernier espoir de la marine et constituait en réalité le dernier obstacle qui restait entre le *Merrimac* et la flotte fédérale. Le renvoyer à Washington eût été une pure folie ! Marston prend alors la décision de sa vie : en contradiction avec l'ordre de Welles, il demande à Worden de se présenter à Van Brunt, commandant du *Minnesota*. Ce dernier, pressentant une nouvelle attaque confédérée au petit jour, ordonne au capitaine du *Monitor* de se placer à ses côtés en position défensive. "*Si je ne peux alléger mon navire et le rendre navigable, je le détruirai!*" dit Van Brunt à Worden. A cela, ce dernier répondit : "*Je resterai à vos côtés jusqu'au dernier!*" Les paroles de Worden furent interrompues par une déflagration violente venue troubler le calme de la nuit : la réserve de poudre du *Congress* venait d'exploser !

L'aube du 9 mars, à Hampton Roads, devait en principe se lever sur un nouveau succès confédéré. Enchaînée à son banc de sable, la proie de la veille n'avait que peu de chances d'échapper au pouvoir destructif du mastodonte ennemi. La brume matinale s'était à peine dissipée que les vigies fédérales annonçaient l'arrivée à Sewell's Point du *Merrimac*, accompagné du *Jamestown* et du *Patrick Henry* ; la chaudière de ce dernier avait été entre-temps rafistolée tant bien que mal. A onze heures trente, une fumée épaisse se déversant de sa cheminée, le *Virginia* fonce droit sur l'unique cible de la baie car, à l'exception d'un navire étrange bas sur l'eau qui flotte à côté du *Minnesota*, celle-ci est vierge de tout navire fédéral. Dès huit heures du matin, l'équipage du *Patrick Henry* avait déjà localisé cet objet bizarre ressemblant "à une boîte à fromage sur un radeau", mais Jones ne s'en était pas inquiété outre mesure. Ce furent les canons du *Minnesota* qui ouvrirent les hostilités, sans plus de succès que la veille d'ailleurs, car les boulets déferlant sur la casemate graissée du *Merrimac* furent défléchis dans la mer. C'est au tour du *Monitor* d'entrer en action, et son intervention à ce point opportune surprend vraisemblablement l'équipage du *Virginia*. Un premier obus de ce dernier survole le *Monitor* pour terminer sa course sur le *Minnesota*. Les deux Dahlgren du *Monitor* vomissent alors un déluge d'acier sur son antagoniste ; celui-ci est atteint de plein fouet mais sans dommages apparents. La réponse du *Virginia* ne se fait pas attendre : un ouragan de boulets et de mitraille s'abat sur la tourelle du *Monitor* mais sans résultats plus significatifs. Le *Patrick Henry*, un puissant vapeur à roues à aubes déplaçant 1.400 tonnes, s'était entre-temps éloigné de la zone de combat. Si l'issue du duel était favorable au Sud, il devait foncer à toute vapeur vers l'Angleterre afin d'annoncer la percée du blocus fédéral et la fin de l'embargo. C'était aller un peu vite en besogne. Worden, exploitant la capacité de son navire à virer de bord six fois plus vite que son adversaire, se rapproche du *Virginia* en se plaçant dans l'angle mort du tir de ses pièces fixes. Sa tourelle s'arrêtait à peine de tourner que les sabords s'ouvraient pour permettre aux deux gueules noires de 1.600 livres de cracher le feu. Chaque salve fait mouche, mais au grand désespoir des 19 servants de la tourelle commandée par le lieutenant Stodder,

²² Le duel de Hampton Roads faillit ne pas avoir lieu. En effet, le *Monitor* venait à peine d'appareiller de New York, que le commodore Paulding recevait du département de la Marine l'instruction de changer l'ordre de mission du navire. Au lieu de voguer vers Hampton Roads, le cuirassé devait se rendre immédiatement à Washington pour défendre la capitale. Un remorqueur fut bien lancé à la poursuite du *Monitor* dans l'espoir de lui faire rebrousser chemin, mais trop tard, ce dernier avait déjà gagné la haute mer.

leurs projectiles n'ont guère plus d'impact que des petits pois tirés sur un rhinocéros. Le *Virginia* cherche alors à écraser les flancs de son adversaire, mais en vain. Plus preste et meilleur manoeuvrier, le *Monitor* esquive toutes les charges avec aisance. Parfois l'un et l'autre se heurtent dans un bruit fracassant de ferraille, mais nul ne le ressent tant leurs oeuvres mortes²³ sont massives. Un ballet étrange s'ensuit alors pour n'être entrecoupé que par des tirs à bout portant. Le public, massé sur la rive, ne parvient plus à suivre la logique du combat : finalement, qui poursuit qui ?

Exaspérés par l'inanité de leur course l'un derrière l'autre, Catesby Jones et Lorimer Worden en étaient arrivés à la même conclusion : aucune de leurs pièces respectives ne pourrait couler l'adversaire. Le *Virginia* se retourne alors sur le *Minnesota* et lui délivre quelques salves précises à courte distance avec l'intention d'en finir un bonne fois pour toutes. Depuis la veille, ce dernier demeurait emprisonné dans son banc de sable. Soudain se produit le drame. Alors que le cuirassé sudiste n'était plus qu'à deux miles de sa proie, un choc sourd renverse les marins dans la casemate : le *Virginia* venait à son tour de s'enliser dans la vase. Il y restera prisonnier quelque temps, subissant sans broncher la grêle de projectiles qui rebondissent sur sa carapace. Ne parvenant pas à dégager le navire, Jones ordonne de faire augmenter la pression de la vapeur, quitte à verrouiller les soupapes de sécurité. Après un quart d'heure d'efforts désespérés, alors que ses 16 chaudières sont prêtes à exploser et que les moteurs hurlent sous l'action de l'hélice, le *Merrimac* parvient finalement à s'extraire de la boue pour reprendre son cap initial. Worden, qui s'était rendu compte des intentions ennemies, fait manoeuvrer son navire pour couper la route à son adversaire en tentant d'éperonner son gouvernail, mais il le rate de quelques pieds. Au même moment, un canon de poupe du *Merrimac*, commandé par le lieutenant Wood, ouvre le feu sur le cuirassé yankee et atteint de plein fouet son poste de pilotage. Temporairement aveuglé par l'explosion, Worden parvient néanmoins à s'extraire indemne de la cabine fracassée. Le visage noirci par la poudre, il s'adresse encore à ses hommes en ces termes : "*Messieurs, je laisse le navire entre vos mains. Faites ce qui vous semble le plus judicieux...sauvez le Minnesota si vous le pouvez*".²⁴ Il s'ensuit évidemment un certain flottement à bord du *Monitor* et son commandant en second, le lieutenant Dana Greene, attend plus de vingt minutes pour reprendre le combat, le temps de faire évaluer les dégâts qui se révèlent mineurs, mais il était trop tard car, de peur de s'enliser à nouveau en raison du reflux de la marée, le *Merrimac* se retirait sur Sewell's Point. Quant à Greene, soucieux de respecter l'ordre ultime de son commandant, celui de protéger le *Minnesota* et ce, malgré la grogne de l'équipage encore déterminé à briser l'adversaire, il ramène le *Monitor* vers l'escadre fédérale. L'affrontement entre les deux Goliath était terminé, chacun revendiquant bien sûr la victoire sous prétexte qu'il restait maître du terrain.

Le lieutenant Worden est immédiatement hissé à bord du *Minnesota*, où il est rejoint par le lieutenant Henry Wise et Gustavus Fox, tous deux témoins de la bataille navale depuis Fort Monroe. Passé l'excitation des retrouvailles, il est décidé d'envoyer le commandant du *Monitor* en convalescence chez lui, dans son Connecticut natal, afin de récupérer grâce aux bons soins de son épouse, Olivia. C'est sous les ovations chaleureuses de l'équipage au

²³ On entend par "oeuvres mortes", la partie émergée de la coque d'un navire, par opposition aux "oeuvres vives", tout ce qui se trouve sous l'eau.

²⁴ Mokin A., *Ironclad*, p.264.

grand complet, et les larmes aux yeux, que s'en va donc Worden qui, à l'instar de son homologue Buchanan, la veille, était devenu malgré lui le héros du jour. Quant à son navire, le *Monitor*, bien qu'il soit relativement intact, il avait néanmoins été atteint par 22 projectiles : huit sur ses flancs, neuf à la tourelle, trois sur son pont et enfin deux au poste de pilotage, dont un seul occasionnera des dégâts importants. Avec ses deux canons, le cuirassé avait tiré plus de 41 coups en cinq heures de temps, dont 20 d'entre eux avaient atteint le *Merrimac*. Ce dernier s'en était aussi tiré à très bon compte mais en réalité il n'était plus en état de combattre : son blindage était fissuré en plusieurs endroits, ses superstructures avaient disparu et pire encore, la salle des machines commençait sérieusement à prendre l'eau, qui s'engouffrait par la blessure causée par l'arrachage de son éperon.

A lors que les nouvelles réjouissantes de Hampton Roads se répandaient aux quatre coins du Nord comme un traînée de poudre, un seul restait de glace : monsieur Ericsson. Dissimulant à peine sa déception, celui-ci ne cessait de tenir des propos acerbes à qui voulait l'entendre, blâmant d'une part l'équipage du *Monitor* pour son manque d'audace et d'initiative qui l'avaient empêché de couler le *Merrimac*, et maudissant d'autre part Dahlgren et Compagnie ainsi que "(...) ces imbéciles du département de l'Ordonnance".²⁵ Mais Ericsson ne minimisa pas pour autant les exploits du *Monitor*. Quelques années plus tard, il écrivit à son frère Nils : "*Demandez à tous ceux qui sont au courant, pourquoi l'Angleterre et la France ne se sont pas ralliées au Sud le 1er avril, 1862, comme cela était prévu, et ils vous répondront: parce que le Monitor sauva la flotte américaine le 9 avril. Ce furent aussi les canons de la tourelle rotative qui, à Hampton Roads, sauvèrent du joug, des millions d'esclaves et qui, par après, forcèrent Napoléon et les Français à abandonner leur projet au Mexique*".²⁶

Le lundi après-midi, lendemain de la bataille de Hampton Roads, Abraham Lincoln présidait une séance de cabinet aussi détendue que jubilante, au cours de laquelle les événements de la veille monopolisaient bien sûr le sujet de conversation. Le sénat, peu accoutumé à célébrer des victoires militaires, avait fait une entorse à sa rigidité habituelle : chaque sénateur tint à féliciter personnellement Gideon Welles pour le remercier de sa ténacité et de sa persévérance. Ce dernier resta modeste : pour lui, les vrais héros étaient ceux qui avaient donné leur vie à bord du *Congress* et du *Cumberland*. Ericsson, Worden et l'équipage du *Monitor* furent tous couverts d'éloges. Quant au président, il fut également félicité, et chaudement, pour sa perspicacité. Malgré la terrible perte en vies humaines et en navires, la journée avait été perçue par tous, non seulement comme une victoire incontestée des forces fédérales, mais aussi comme le signe précurseur d'un retournement de fortune...et le Nord en avait grand besoin en ces temps de déprime. La menace confédérée sous la forme brutale du *Merrimac* avait été repoussée, le blocus demeurait intact et, par

²⁵ Au grand désespoir d'Ericsson, le bureau de l'Ordonnance avait émis une directive stipulant la limitation de la charge de poudre à 15 livres, soit la moitié de la charge normale pour un Dahlgren de 11 pouces. La raison invoquée fut la "possibilité" de concussion dans la tourelle, alors que les essais effectués démontraient le contraire. Durant son duel avec le *Merrimac* à Hampton Roads, le *Monitor* respecta les ordres et ne tira qu'à charge réduite. De nombreux spécialistes en ordonnance confirment les assertions d'Ericsson, à savoir que les canons du *Monitor*, tirant à pleine charge, auraient facilement pu percer le blindage du *Merrimac*, changeant ainsi l'issue de la bataille.

²⁶ Mokin A., *Ironclad*, p.266.

miracle, les chances de voir une intervention européenne devenaient minimales ou improbables. Ce n'était plus qu'une question de temps avant que le Sud, éreinté par le blocus, ne fût contraint à la reddition. Cet optimisme délirant se transformera rapidement en pessimisme aigu dans les mois à venir !

Dans le camp confédéré on jubilait aussi. Certes, personne ne s'était attendu à l'intervention du *Monitor*, mais la croisade du *Merrimac* avait tout de même créé le chaos dans la flotte fédérale et failli effectivement forcer son blocus naval. Même si le *Monitor* avait remporté une victoire tactique, le *Virginia* n'était pas moins couronné d'un beau succès stratégique. En effet, sa seule potentialité allait paralyser l'invasion de la Virginie, entreprise par McClellan, en tenant l'escadre fédérale à l'écart de Hampton Roads et de la James River. Les prédictions de Mallory, adressées timidement au Congrès à peine quelques mois auparavant, s'étaient ainsi révélées exactes ! Le succès de Hampton Roads allait d'ailleurs amener ce dernier à persévérer dans son option, c'est-à-dire substituer la supériorité qualitative à la supériorité quantitative, bref briser la masse ennemie grâce à un petit nombre de vaisseaux quasi invulnérables. L'idée prévalut puisqu'en quatre ans de guerre, les Confédérés ne lancèrent pas moins de 29 cuirassés des arsenaux du Sud, y compris les premiers prototypes de sous-marins.

Un mois plus tard, le 13 avril exactement, le *Virginia*, à la tête d'une escadre rebelle, refaisait son apparition dans le Roads et créait une nouvelle fois la désolation dans la flotte de l'Union. Avec l'appui de ses consorts et sans réaction US apparente, Il fit main basse sur trois frégates ennemies tout en redoutant l'arrivée imminente du *Monitor*, ... mais ce dernier ne se montra point. En effet, conformément à un plan concocté par l'amiral Goldsborough, le *Monitor* devait éviter tout engagement ultérieur avec le *Merrimac* et s'effacer, de manière à laisser le champ libre dans la baie de Hampton Roads aux vapeurs *Vanderbilt* et *Baltimore*, parmi d'autres, qui devaient couler ou détruire le ram cuirassé rebelle en l'éperonnant suivant un angle calculé à l'avance. Malheureusement pour Goldsborough, cette chance ne se matérialisera jamais ! Le 6 mai, une flotille fédérale comprenant les ironclads *Monitor*, *Naugatuck* et *Galena* plus cinq navires en bois de haut bord, commencèrent à bombarder les batteries confédérées de Sewell's Point. Une nouvelle fois, le *Merrimac* émergea de son repaire à la tête de sa meute, et une fois encore l'escadre US, *Monitor* y compris, s'en retourna trouver refuge dans les jupes de Fort Monroe sans répondre aux provocations rebelles. Quelque temps plus tard, le repli de Joe Johnston en Virginie et la progression de McClellan sur la Péninsule allaient mettre un terme à la maîtrise partielle des eaux de la Virginie par la marine confédérée et placer Norfolk dans une position défensive insoutenable. Quand les Fédéraux s'emparèrent de l'arsenal le mois suivant, le *Virginia* se retrouva alors sans port d'attache. Ne pouvant ni remonter la James River à cause du tirant d'eau excessif de son bâtiment, ni naviguer en haute mer s'il réussissait à forcer le blocus naval de Hampton Roads, le capitaine Josiah Tattnall, successeur de Buchanan, décida de saborder son navire plutôt que de le voir tomber aux mains ennemies. Le 11 mai 1862, se terminait donc tristement la carrière du *Merrimac* : le cuirassé confédéré était lancé à toute vapeur sur Craney Island à l'embouchure de la Elizabeth River pour être ensuite soumis à la torche.

Quant au *Monitor*, il survécut quelque temps à son ancien antagoniste. Durant tout l'été, il fut assigné à des missions de patrouille et de reconnaissance le long de la James River et

ce, jusqu'à la fin septembre 62. Le 1er octobre, le cuirassé rentra au "Washington Navy Yard" pour y subir des modifications importantes dans le but de pouvoir participer aux opérations combinées de l'armée et de la marine contre les ports du Sud. Les travaux, supervisés par Ericsson et Isherwood, dureront plus d'un mois : révision complète des machines, nouvelle cheminée télescopique, ventilateurs additionnels, transformation des compartiments intérieurs, pose d'un blindage anti-personnel autour de la tourelle et enfin remise en peinture générale. Flambant neuf, le *Monitor* appareille le 17 novembre pour une mission à Hampton Roads. Le 29 décembre à l'aube, accompagné du *Rhode Island*, le cuirassé quittait Norfolk pour Charleston en Caroline du Sud. Quelque douze heures plus tard, les deux navires sont pris dans un ouragan qui sévit le long de la côte de la Caroline du Nord, aux environs de Cape Hatteras. La tempête, loin de s'affaiblir, ne fait qu'empirer. Les flots en furie s'engouffrent dans le ventre du *Monitor* par toutes les ouvertures possibles et en quantités telles que les pompes deviennent rapidement impuissantes à refouler ces paquets d'eau. Pire encore : les réserves de charbon sont inondées, paralysant ainsi l'alimentation des chaudières en combustible. La pression de la vapeur tombe bientôt à 20 livres : la force motrice, ou encore le cœur du *Monitor* s'éteignait progressivement. Comme le navire ne répondait plus et menaçait de couler, des fusées de détresse sont alors envoyées en direction du *Rhode Island* qui, plus grand et plus puissant que son compagnon, parvenait malgré tout à rester à flot. Les conditions à bord du cuirassé devenant de plus en plus précaires, le commandant ordonne son évacuation, ce qui a pour conséquence immédiate la ruée de l'équipage sur les canots de sauvetage encore intacts. Trois allers et retours successifs entre les navires, effectués sous la houle, seront nécessaires pour amener à bord du *Rhode Island* les 49 survivants, entre autres, l'"Executive Officer",²⁷ le lieutenant Samuel Dana Greene. Quant au *Monitor*, il s'abîma dans l'océan déchaîné aux alentours de minuit, en cette nuit glaciale du 30 décembre 1862, engloutissant avec lui quatre officiers et douze marins.

A la suite des blessures reçues à bord du *Monitor*, lors de l'engagement du 9 avril, John Worden perdit l'usage d'un œil, mais cela ne devait en aucune manière compromettre l'évolution de sa carrière dans la marine. Celle-ci fut d'ailleurs brillante, et c'est nanti du grade d'amiral que Worden prit une retraite bien méritée durant l'année 1886.

Quant à John Ericsson, son dynamisme inventif ne connut point de répit. Il persévéra dans la construction de cuirassés pour la marine fédérale tout au long de la guerre civile. Des mastodontes de fer pourvus d'une, de deux, voire même de trois tourelles, allaient bientôt voir le jour. Regroupés en une classe de navires bien spécifique baptisée du nom de leur précurseur, les "Monitor" sillonneront toutes les rivières du pays, contribuant efficacement à mettre fin au conflit fratricide. Après la guerre, John Ericsson prendra une part notoire dans le développement de la technologie américaine, notamment dans les domaines de l'ordonnance et de l'énergie solaire. Les événements de Hampton Roads laisseraient néanmoins toujours quelques traces d'amertume chez l'inventeur et ce, jusqu'à sa mort. Ericsson s'éteignit à New York le 8 mars 1889, coïncidence ou fatalité, exactement 27 ans après le célèbre duel. A la requête du gouvernement suédois, son corps fut rapatrié dans son pays natal où il y fut enterré avec les honneurs dignes d'un chef d'Etat.

²⁷ L'Executive Officer était le commandant en second du navire.

Bibliographie

- *Battles and Leaders of the Civil War*, volumes 1 à 4, New York, 1884-1887.
- *Boatner M.M. : " Civil War Dictionary", New York, 1987.*
- *Davis W.C. : "The Fighting Men of the Civil War", London, 1989.*
- *Davis W.C. : "The Commanders of the Civil War", London, 1990.*
- *Gibbons T. : "Warships and Naval Battles of the Civil War", London, 1989.*
- *Jones V.C. : "The Navies Begin", The Image of War, vol. 1, New York, 1981.*
- *Mac Bride R. : "Civil War Ironclads", New York, 1962.*
- *Mokin A. : "Ironclad", Novato, California., 1991.*
- *Peterkin E. : "Building a Behemoth", Civil War Times Illustrated, July 1991.*
- *Ripley W. : "Artillery and Ammunition of the Civil War", New York, 1970.*
- *Ryan D.D. : "Raise the Monitor", Civil War, July-August 1993.*
- *Still W.N. : "The New Ironclads", The Image of War, vol. 2, New York, 1982.*
- *Swafford J. : "Great Battles of the American Civil War", Greenwich, Connecticut, 1984.*