

C'est surtout au point de vue du ravitaillement des armées que les chemins de fer ont produit des changements inattendus et acquis une importance de premier ordre. Un des premiers résultats de leur construction a été de modifier les bases d'opérations et, dans une certaine mesure, de les remplacer. Autrefois, en effet, une armée en campagne était forcée d'établir sur ses derrières, dans les grandes places frontières, de vastes magasins et des dépôts destinés à pourvoir à son effrayante consommation d'hommes, de vivres et d'effets. Aujourd'hui, les chemins de fer, secondés par les communications télégraphiques, permettent, dans la défensive, de laisser les approvisionnements dans les principales villes de l'intérieur ou sur les mêmes points qu'en temps de paix, et de les recevoir dans des délais beaucoup plus courts. Dans l'offensive, ils donnent à chaque corps d'armée un moyen rapide et sûr de tirer de sa région toutes les ressources dont il a besoin ; mais alors même que chacun d'eux disposerait d'une ligne ferrée et d'un fil télégraphique pour se tenir en communication avec le centre du pays, il serait toujours avantageux d'établir entre son territoire et lui un dépôt intermédiaire. A cet effet, on choisit ordinairement une station importante de cette même ligne ferrée, qu'on appelle *station de transition*. Si la ligne est à deux voies, son rendement pourra atteindre son maximum et les communications seront des plus faciles. Il n'est pas douteux que si chaque corps d'armée en campagne était en mesure de pourvoir lui-même à ses propres besoins, le commandement en chef se trouverait débarrassé d'une foule de préoccupations.

En 1866 et en 1870, dans les armées prussiennes, les corps d'armée correspondaient aussi directement avec leurs centres de ravitaillement.

C'est surtout dans ces deux guerres, que la nécessité de l'organisation du service des chemins de fer sur les derrières des armées s'est affirmée. Aujourd'hui, il est bien

avéré que ce sont surtout ces voies de communication nouvelles, qui rendent possible la mise en mouvement des masses énormes dont se composent les armées.

Il est également certain que, plus ces voies seront nombreuses en arrière du front d'opérations, plus il sera possible de mettre de nombreux effectifs en ligne, de les entretenir et de leur conserver leur force numérique ; plus il sera possible aussi de tenter l'investissement et le siège des puissants camps retranchés qui protègent aujourd'hui la plupart des États.

Il résulte donc de l'expérience du passé que, dans les guerres de l'avenir, les armées auront un intérêt considérable à faire construire sur leurs derrières de nouveaux embranchements, au fur et à mesure qu'elles s'avanceront.

Sous ce rapport, le nombre des troupes techniques de chemin de fer affectées aux armées ne paraît pas en rapport avec les besoins qui surgiront dans une campagne offensive entreprise par de grandes masses. C'est une éventualité nouvelle à prévoir.

En résumé, les chemins de fer et les télégraphes ont une importance considérable avant les opérations sur le front des armées, et, pendant les opérations, en arrière du front. Quant à ceux qui se trouvent dans l'espace compris entre les belligérants, ils sont destinés à être détruits par celui des deux partis qui est obligé de céder le terrain et à être rétablis aussitôt par le parti opposé. Dans tous les cas, il serait impossible aujourd'hui de choisir une ligne d'opérations sans tenir compte de la voie ferrée qui suit d'ordinaire sa direction principale et sans prendre pour objectifs les villes principales qu'elle met en relation.

Routes ordinaires. — Malgré les voies ferrées, les routes de terre n'ont rien perdu de leur importance sur la zone même des opérations et dans son voisinage immédiat, par conséquent sur le front et sur le flanc des armées. Là en-

core, elles représentent, comme autrefois, les principaux moyens mis à la disposition des généraux en chef pour les mouvements des troupes. Leur étude préalable est d'autant plus indispensable que les effectifs ont été considérablement accrus. Il est donc plus nécessaire qu'autrefois de bien régler à l'avance toutes les dispositions de marche et de limiter avec précision l'emploi de chaque route. Le nombre des routes praticables s'est augmenté, il est vrai, depuis quelques années ; mais il est encore assez limité pour qu'il soit souvent difficile, dans les marches stratégiques, d'en affecter plus d'une à un corps d'armée.

Ce sont donc encore les routes ordinaires qui conduisent les armées vers les points décisifs des théâtres d'opérations. Leur étude est par conséquent un des travaux indispensables de la préparation de la guerre. Pour les connaître, on a aujourd'hui des *Guides de voyage*, qui n'existaient pas jadis, mais qui ne pourront jamais suppléer aux reconnaissances militaires.

Reconnaissance des routes. — Aussi devrait-on désormais, dans les grands états-majors, avoir un service permanent de voyages dans les pays étrangers. Les officiers chargés de ces missions auraient un itinéraire déterminé. Les lignes d'opérations principales répondant à des éventualités prévues, seraient d'abord étudiées. On y rattacherait les lignes intermédiaires et transversales, puis les accidents de terrains et les positions. Ces premiers travaux, classés par projets d'opérations, seraient sans cesse tenus au courant et serviraient de base pour les diverses combinaisons qui auraient été arrêtées à l'avance.

On exécuterait ainsi dès le temps de paix, en profitant des facilités des relations actuelles, ces reconnaissances que Napoléon, au commencement du siècle, prescrivait à ses généraux avant les opérations et qu'il définissait ainsi : « Quand je demande une reconnaissance, je ne veux pas qu'on me donne un plan de campagne. Le mot : l'en-

« *nemi* ne doit pas être prononcé par l'ingénieur. Il doit reconnaître les chemins, leur nature, les pentes, les hauteurs, les gorges, les obstacles ; vérifier si les voitures peuvent y passer, et s'abstenir absolument de projets de campagne. »

Voici, du reste, comme il entendait l'exécution de ces travaux :

Camp de Boulogne, 10 fructidor an XIII (28 août 1805).

« *Au général Savary.* »

« M. le général Savary se rendra à Landau et de là à Gernersheim. Il passera le Rhin dans les environs de Gernersheim et dans l'endroit qu'il jugera le plus favorable pour l'établissement d'un pont de bateaux. Il observera Philippsburg de manière à rendre un compte succinct de l'état de la place. Il se rendra ensuite à Bruchsal, puis à Knittlingen ; de là à Vaihingen, à Cannstadt, à Gmünd, à Aalen, à Giengen et à Gundelfingen, sur la Brenz, à une demi-lieue du Danube. Il ne voyagera que le jour.

« Il tiendra note de toutes les communications latérales qui existent, d'une part, entre cette route et celle de Durlach à Ulm, par Pforzheim, Stuttgart, Esslingen, Göppingen et Geislingen, et, de l'autre part, entre la route qu'il doit parcourir et une autre route partant de Wiesloch pour aller à Sinsheim, Heilbronn, Eßlingen, Hall, Ellwangen, Neresheim et Dillingen, sur le Danube. Il rendra compte de chacune des villes et des villages, ponts, châteaux, collines, bois ou endroits remarquables qu'il rencontrera, de la distance qui les sépare respectivement, ainsi que des villes, villages ou châteaux qui peuvent servir au logement des troupes. L'Enz à Vaihingen, le Neckar à Cannstadt mériteront une attention particulière, et il notera leur largeur et les difficultés

« ou facilités que présentent ces deux rivières pour un
 « passage de troupes. Il fera attention à la largeur des
 « grandes vallées et notera l'éloignement où se trouve
 « chaque point un peu considérable de sa route, des mon-
 « tagnes Noires ou de celles qui séparent la vallée du
 « Danube de celle du Neckar. Il prendra connaissance de
 « la meilleure communication qui existe entre Gmünd et
 « Giengen, soit par Heubac, soit par Heidenheim, soit
 « par Weissenstein ou Langeneau. Il les examinera per-
 « sonnèllement, afin de bien savoir quelle est la plus favo-
 « rable pour les transports du matériel d'une armée.

« M. le général Savary cherchera ensuite, en la visitant
 lui-même, la meilleure route qui existe entre celle qui
 « vient d'être tracée plus haut, de Philippsburg à Gun-
 « delingen, et une autre route partant de Dillingen par
 « Neresheim, Hülen, Ellwangen, Hall, Öhringen, Heil-
 « bronn, Sinsheim, Wiesloch et Spire, de manière que la
 « route en question soit, en quelque sorte, parallèle aux
 « deux autres. Cette route, qui devra être praticable pour
 « l'artillerie, et les transports militaires, pourra se diriger
 « soit d'Aalen sur Murrhardt, Lœwenstein et Heilbronn,
 « soit, mieux encore, d'Aalen à Gmünd puis à Winnen-
 « den, Marbach, Bietigheim, Sachsenheim et Knittlingen,
 « et de là par Bruchsal à Philippsburg. S'il y a une com-
 « munication directe bonne et praticable de Giengen à
 « Gmünd, elle devra être préférée. Revenu dans les envi-
 « rons de Philippsburg, M. le général Savary examinera
 « la rive droite du Rhin jusque vers Spire, et se dirigera
 « de nouveau vers le Danube à Dillingen par Wiesloch,
 « Sinsheim, Heilbronn, Öhringen, Hall, Ellwangen,
 « Hülen et Dischingen. Il examinera soigneusement cette
 « route, ses divers embranchements et le Neckar à Heil-
 « bronn. Il parcourra ensuite le Danube, depuis Dillingen
 « jusqu'à Ulm, se rendra à Gœppingen et donnera la plus
 « grande attention à la route dans cette partie. Il s'assu-
 « rera des moyens de communication de cette ville avec

« Gmünd; puis il passera à Esslingen et à Stuttgart, où
 « il prendra de nouveau connaissance du Neckar, et de là
 « à Pforzheim, à Durlach et à Mühlburg, pour prendre
 « aussi connaissance du Rhin vis-à-vis de Pforz. Il se
 « rendra ensuite partout où sera l'Empereur.

« NAPOLÉON. »

La reconnaissance prescrite au général Savary concerne plus spécialement les routes que suivirent les corps de droite de la Grande Armée, pour se porter de la base du Rhin sur Ulm. Le projet de faire converger ces divers corps vers Ulm, ressort déjà de la pensée qui a dicté ce travail.

La conclusion qu'on est porté à en tirer est analogue à celle qui a été suggérée plus haut par les instructions données au général Bertrand : pour être utiles, les reconnaissances préalables du terrain doivent être prescrites par le général qui fera la guerre et commandera l'armée.

La reconnaissance ordonnée à la même époque à Murat, complète la précédente et montre, d'une manière plus précise encore, combien il est utile que ces travaux soient exécutés en vue d'une hypothèse de guerre spéciale et d'une combinaison préconçue.

Camp de Boulogne, 7 fructidor, an XIII (25 août 1805).

« Au maréchal Berthier.

« M. le maréchal Murat partira demain, dans une
 « chaise-poste, sous le nom du colonel Beaumont, se
 « rendra droit à Mayence, où il ne fera que changer de
 « chevaux. Il traversera Francfort et, à cette occasion,
 « reconnaîtra Offenbach, se rendra à Würzburg, recon-
 « naîtra la place, y séjournera un jour et demi, et il verra
 « les liaisons de cette place avec Mayence et le Danube

« en se faisant rendre compte des débouchés sur Ulm,
 « Ingolstadt et Ratisbonne. De là il se rendra à Bamberg
 « sur la Regnitz. De Bamberg, il se rendra jusqu'aux
 « frontières de la Bohême, près d'Eger, sans entrer sur
 « le territoire autrichien, et se tiendra sur pays neutre et
 « non occupé par les troupes autrichiennes. Lui défendre
 « expressément de passer en lieux où seraient les troupes
 « autrichiennes. Il verra le rapport entre Bamberg, la
 « Bohême et le Danube, se fera rendre compte des mon-
 « tagnes de Bohême, fera dresser l'itinéraire de la route
 « de Bamberg à Prague, et spécialement des gorges
 « d'Eger, se procurera, avant tout, la campagne du ma-
 « réchal de Belle-Isle. Il suivra ensuite la Regnitz en
 « passant par Nuremberg et la Wœrnitz. Après cela il
 « longera le Danube sur la rive gauche, traversant rapi-
 « dement Ratisbonne; arrivera vis-à-vis Passau; passera
 « le Danube; parcourra l'Inn jusqu'à Kufstein; traversera
 « Munich; viendra à Ulm; de là à Stockach; verra le
 « champ de bataille de Mœsskirch; jettera un coup d'œil
 « sur les différents débouchés de la forêt Noire et fera en
 « sorte d'être à Strasbourg le 24 fructidor. Il saisira l'en-
 « semble du pays, la largeur des rivières du pays et ce
 « dont il pourra avoir besoin, comparant sa position avec
 « le Tyrol et le Danube; ne s'engagera pas en pays occupé
 « par les Autrichiens, et, s'ils avaient passé l'Inn, ne pas
 « tomber dans leurs postes; mènera un officier parlant
 « allemand ou un secrétaire; on en demandera un à Jean-
 « Bon-Saint-André (1), sans que l'officier le sache.

« Les chevaux partiront sans éclat de Paris avec les
 « fourgons et états-majors (2).

« NAPOLÉON. »

(1) Préfet de Mayence.

(2) Il s'agit des chevaux personnels de Murat.

Communications fluviales. — Il reste à faire ressortir l'importance des communications par eau. Au point de vue du transport des troupes et de leurs approvisionnements, cette importance n'existe que pour les cours d'eau parallèles à la marche des armées. Dans ce cas, ils deviennent d'utiles auxiliaires et complètent les lignes d'opérations dont ils font eux-mêmes partie. Les chefs d'armées s'empressent alors de les utiliser en s'emparant au plus tôt de tous les moyens de navigation qu'on trouve sur leurs rives.

En 1805, après la capitulation d'Ulm, Napoléon résolut de marcher immédiatement sur Vienne en suivant la vallée du Danube. Le fleuve, dont la direction était parallèle à sa marche, allait ainsi faire partie de sa ligne d'opérations.

Mais à partir de Linz, la route, se rapprochant du fleuve, se trouvait resserrée entre ses rives et les montagnes. Il était dès lors indispensable de s'assurer la possession de la rive gauche, d'abord pour essayer de couper la retraite aux Russes, ensuite pour couvrir la marche de l'armée de ce côté.

La division Dupont, forte à peine de six bataillons et de 3,480 hommes, fut chargée de cette mission et des reconnaissances à exécuter sur les routes de Bohême. Mais bientôt on la trouva trop faible. Napoléon lui adjoignit la division Gazan, dont l'effectif s'élevait à 4,460 hommes.

Il y eut alors sur la rive gauche un petit corps d'armée qui fut placé sous les ordres du maréchal Mortier. Il devait descendre la vallée par la rive qu'il occupait. Il n'était donc pas possible de le laisser isolé.

Il fallut le relier au corps principal; et, pour cela, Napoléon ayant fait rassembler tous les bateaux qu'il fut possible de trouver, en forma une flottille qu'il mit sous les ordres du capitaine de frégate Lostange. Les équipages furent composés avec les hommes fatigués et les élopés de chaque division. Ces bateaux, chargés de

vivres et de munitions, descendirent le Danube en se tenant à hauteur de l'armée.

Napoléon voulait en avoir 400, de manière à pouvoir embarquer subitement 10,000 hommes et les jeter en une heure sur les Russes, si Mortier se trouvait trop fortement engagé. « Il faut, écrivait-il de Linz, le 7 novembre, qu'il « n'y ait point de Danube et que je puisse le passer « promptement. Les Russes, qui ne s'attendent point à « cette manœuvre, pourront en être les victimes, puis- « qu'ils croient n'avoir affaire qu'au maréchal Mortier et « que je pourrais leur mettre un ennemi plus considé- « rable sur le corps. »

Le fleuve devenait ainsi une voie de communication et de transport. L'armée avait pour ligne d'opérations la route de Linz à Vienne, avec un cours d'eau parallèle à sa gauche.

Elle était partagée en deux masses principales. L'une, composée des corps de Soult, Lannes, Bernadotte et de la garde, précédée par la cavalerie de Murat, s'avancait sur la rive droite, qui était la plus menacée. Elle était forte d'environ 53,000 fantassins et 16,000 cavaliers. L'autre, plus faible, constituait un corps provisoire sur la rive gauche.

Le fleuve, au lieu de les séparer, grâce à la flottille qui portait les impedimenta, servait à les relier entre elles.

Dans la campagne d'Égypte, le Nil avait été utilisé de la même manière.

On serait en droit de conclure de cet exemple, que, pour utiliser un cours d'eau parallèle à la marche d'une armée, il faudra généralement :

- 1° Saisir tous les bateaux qu'on peut trouver ;
- 2° Occuper les points de passage en avant du front de marche ;
- 3° Tenir les deux rives ;
- 4° Faire marcher la masse principale sur la rive la plus menacée.

Ces faits indiquent d'eux-mêmes sur quels points doivent porter les reconnaissances des cours d'eau.

Le rôle tactique des cours d'eau parallèles à la marche des armées doit, du reste, varier suivant les circonstances.

Lorsque, au lieu de suivre le cours d'une rivière, une armée suit un réseau fluvial, la situation est tout autre. Les rivières que les troupes côtoient deviennent pour elles de véritables obstacles. Elles isolent les colonnes qui circulent entre elles et, nécessairement, les points de passage ont alors une importance capitale. Il est clair que, pour assurer leur liaison, on sera forcé de les faire occuper à l'avance et garder par des détachements.

En 1813, l'armée de Schwartzemberg, venant des montagnes de Bohême, descendait dans les plaines de la Saxe en suivant le cours des nombreux affluents de l'Elster et de l'Elbe. Elle côtoyait ainsi :

La *Saale*, qui avait des ponts à Dorneburg, Kosen, Naumburg et Weissenfels ;

L'*Elster* (ponts à Pegau, Zwenckau et Zeitz) ;

La *Pleisse* (ponts à Lobstadt et à Altenburg) ;

Un affluent de la *Pleisse* (pont à Borna) ;

La *Partha* (pont à Lausigk) ;

La *Mulde* (ponts à Kolditz et à Grimma) (*V. planche I*).

En arrivant dans cette contrée, Schwartzemberg donna les ordres suivants :

« 14 octobre 1813.

« Le corps d'armée du comte Gyulay occupera Weissen-
« fels avec le gros de ses troupes et poussera son avant-
« garde sur Lützen. Il gardera le pont de Weissenfels sur
« la Saale et détachera deux bataillons avec un escadron
« aux ponts de Naumbourg et de Kosen, pour chercher à
« se relier avec l'armée du prince royal de Suède.

« Pour assurer la communication entre Borna et Pegau,
« le général Wittgenstein enverra deux bataillons et un