

avait fortifiée, le fit reculer sur Nose-Creek et l'attaqua vigoureusement le 26 juin. Johnston repoussa ses assauts ; mais, pendant ce temps, Sherman faisait filer le gros de ses forces vers le Chattahoochee. Johnston dut rétrograder jusqu'à ce cours d'eau, qu'il s'apprêta à défendre. Sherman ayant fait passer la rivière en amont pendant que sa droite exécutait des démonstrations sur le front de l'ennemi, ce dernier dut encore reculer jusqu'à Atlanta.

Sherman avait obtenu de beaux résultats, en menaçant constamment la voie ferrée sur les derrières de son adversaire. Cette manœuvre lui avait si souvent réussi, qu'il se disposa à la renouveler après avoir, au préalable, rassemblé de nouveaux approvisionnements dans les stations d'Allatoona, de Marietta et de Vining. Le 18 juillet, il dirigea Mac-Pherson et Schofield sur le chemin de fer d'Atlanta à Augusta. La voie fut détruite, puis ces deux fractions de l'armée marchèrent sur Atlanta pour l'attaquer par l'est, tandis que Sherman la menaçait par le nord.

A ce moment, le gouvernement confédéré, sans tenir compte des talents que Johnston avait montrés, le remplaça par Hood, un de ses divisionnaires. Ce dernier voulut prendre l'offensive le 20 juillet ; mais il fut battu et sa tentative n'eut d'autre résultat que de permettre à l'armée fédérale de resserrer ses positions autour de la place. Deux jours après, la lutte recommença, et, quoique très meurtrière pour les fédéraux, qui y perdirent Mac-Pherson, elle n'amena dans la situation aucun résultat sensible. Sherman comprit qu'il ne pouvait enlever les retranchements de l'ennemi sans en faire le siège, et il revint à sa tactique habituelle.

Hood n'avait plus d'autre ligne de communications que le chemin de fer du sud sur Macon, la ville la plus importante de la Géorgie. Cette voie détachait à East-Point un embranchement sur West-Point et Montgomery, en Alabama.

Sherman dirigea l'armée du Tennessee par la droite sur East-Point, et sa cavalerie par deux directions différentes sur Lovejoy, station à 29 kilomètres d'Atlanta. Ce dernier mouvement ne réussit pas ; chacun des détachements fut assailli par des forces supérieures qui battaient la campagne. Quant à l'armée du Tennessee, attaquée par Hood dans sa marche du 28 juillet, elle lui infligea une défaite qui le réduisit désormais à la défensive.

Cependant Hood chercha encore à se dégager. Dans ce but, il forma un corps important de cavalerie et d'artillerie, qu'il dirigea le 18 août, sous les ordres de Wheeler, sur la ligne ferrée par laquelle Sherman s'alimentait. Mais ce dernier, sans s'émouvoir, profita de cet affaiblissement de Hood pour achever la destruction des voies ferrées au sud d'Atlanta. Peu de temps après, le 30 août, il porta le gros de ses forces dans cette direction, de manière à couper complètement toutes les communications de son adversaire. Hood essaya encore d'empêcher cette opération à Jonesboro ; mais n'y pouvant réussir, il abandonna Atlanta dans la nuit du 1^{er} septembre, après avoir fait sauter les arsenaux et les poudrières de la place et détruit les magasins.

Le premier but de cette campagne de quatre mois était atteint.

Le vainqueur s'établit aussitôt solidement dans Atlanta le 2 septembre, et en fit une base pour de nouvelles opérations qui n'étaient pas décidées encore. Le mois de septembre fut employé en travaux de réorganisation et en préparatifs. Il fallut d'abord assurer la ligne de communications qui se développait maintenant sur un long parcours, d'Atlanta au Tennessee. Dans ce but, une division d'occupation fut installée à Chattanooga, une autre à Rome.

Sherman ordonna ensuite à tout ce qui n'était pas militaire ou attaché à l'armée fédérale d'évacuer la ville.

A la fin de septembre, les hostilités reprirent avec une

nouvelle activité. Les confédérés conçurent le projet de se porter sur les communications des fédéraux. Leur cavalerie, sous Forest, exécuta d'abord de grandes incursions dans le Tennessee et l'Alabama, et bientôt l'armée de Hood se porta tout entière de ce côté.

Sherman, qui avait deviné leurs intentions et fait renforcer ses postes, se mit d'abord à leur poursuite en laissant un corps à Atlanta. Il poussa ainsi jusqu'à une faible distance du Tennessee, revenant sur ses pas et se dirigeant sur l'armée qu'il avait établie entre Nashville et Chattanooga, sous les ordres de Thomas. Ce mouvement ramenait les belligérants à peu près sur le même terrain où ils avaient ouvert la campagne au printemps et dans des situations inverses.

Mais après s'être assuré que Thomas couvrait ses derrières, et après avoir rétabli la liberté de ses communications, Sherman résolut d'exécuter une marche audacieuse vers l'Atlantique, dont les résultats lui semblaient devoir être décisifs. Il fallait pour cela changer sa ligne de communications, abandonner sa liaison avec le Tennessee et établir sa ligne de retraite sur un port de l'Atlantique, avec l'appui de la flotte.

Ayant obtenu l'assentiment de Grant, il donna l'ordre à Thomas de contenir Hood, avec ses 45,000 hommes, de le suivre au besoin s'il revenait vers le sud, et se disposa à marcher d'Atlanta sur Savannah avec :

65,000 hommes ;

72 bouches à feu approvisionnées à 200 coups par pièce ;

Et 2,500 voitures à quatre chevaux portant vingt jours de vivres.

Il revint vers Atlanta en préparant ce vaste mouvement et s'y trouva prêt, le 11 novembre, à entreprendre, avec ses vétérans de l'ouest, cette marche imposante qui devait tenir en suspens, durant deux mois, toutes les populations des États-Unis. Ses instructions mérite-

raient d'être citées en entier ; mais il suffira de résumer celles qui se rapportent aux communications et à l'entretien de l'armée.

Celle-ci devait marcher sur quatre colonnes et faire en moyenne 24 kilomètres par jour. Il n'y avait pas de train général d'approvisionnements. Chaque corps avait son train spécial de munitions et de provisions. L'armée devait vivre sur le pays, et avoir toujours ses voitures munies de dix jours de vivres au moins.

On se mit en route le 14 novembre, sans prévoir d'ailleurs d'autres difficultés que celles du terrain. Ne voulant pas se ravitailler par voie ferrée, Sherman ne rechercha les chemins de fer que pour les détruire, et exécuta son mouvement par Milledgeville, Andersville, Louisville et Millen. Après avoir parcouru 483 kilomètres, il arriva devant Savannah le 10 décembre, s'empara d'abord du fort Mac-Allister, puis de la ville elle-même, et se mit en communications avec la flotte fédérale qui croisait dans la baie, en l'attendant.

Désormais, Sherman était libre de marcher vers le nord pour relier ses opérations à celles de Grant. Dès le 1^{er} février, il se remit en route, après avoir reçu ses renforts. Charleston tomba dès que les chemins de fer qui y conduisaient eurent été détruits. Sherman fit occuper cette ville et continua de marcher droit au nord sur Fayetteville, en ravageant toute la Caroline du sud. Wilmington était déjà aux mains des fédéraux. Enfin, il rencontra de nouveau les forces conférées à Averysboro, le 17 mars, et à Bentonville, le 21, où il infligea encore un échec à Johnston, replacé depuis peu à la tête de l'armée. Le 22, il rallia Schofield, que Grant lui avait envoyé par le nord, et poussa Johnston sur Raleigh, où il le tint en échec jusqu'au 25 avril.

A cette époque, les hostilités cessèrent. Richmond était tombé depuis le 9 aux mains des fédéraux, et Johnston, à l'exemple de Lee, se rendit à son tour.

Telle fut cette campagne, dont l'audace ne peut être comparée qu'à l'habileté avec laquelle les communications furent toujours maintenues et protégées.

Les chemins de fer y avaient joué un rôle tel que les armées étaient pour ainsi dire restées liées à leur tracé, jusqu'au jour où Sherman, libre d'agir avec une faible armée de 65,000 hommes, avait pu se priver de leur concours, changer à la fois sa ligne d'opération et sa ligne de retraite, en prenant ses nouvelles communications sur l'Océan et sur les ports qui en assuraient la possession à la flotte fédérale.

Quelque instructifs qu'ils soient, les événements de la guerre de Sécession ne peuvent donner qu'une idée incomplète de l'établissement des lignes de communications, de leur emploi et de leur protection dans les armées modernes. Sous ce rapport, il faut encore revenir à l'étude des procédés mis en vigueur par le grand état-major prussien en 1870.

Lignes de communications des armées allemandes en 1870.

A l'ouverture de la campagne, neuf voies ferrées furent employées par le grand état-major prussien pour le transport, sur la zone de concentration, des troupes du nord et du sud.

Après l'invasion, elles continuèrent à mettre les divers corps d'armée allemands en relation avec les districts de l'intérieur; mais leur emploi fut complété par celui de notre réseau de chemins de fer et de routes.

Il en résulta un développement successif de communications, qu'il suffira de suivre dans son ensemble pour se rendre compte du système adopté par les armées ennemies.

I^{re} armée. — Jusqu'à la fin du siège de Metz, cette armée communique avec les régions de ses corps d'armée pres-

que exclusivement par une route d'étapes, qui part de Courcelles-sur-Nied, sa station tête d'étapes. Elle se dirige par Boulay sur Sarrelouis, et à travers le Hunsrück sur Coblenz. Au delà de Coblenz, deux voies ferrées la prolongent vers l'intérieur du pays.

Sa route d'étapes est gardée par 9 bataillons, 4 escadrons et 1 batterie tirée de la landwehr.

Après la chute de Metz, cette armée se porte vers le nord, et, à partir de la première quinzaine de novembre, sa ligne de communications est établie par le chemin de fer de Reims, Épernay, Frouard et Metz. Elle a, en outre, deux routes d'étapes qui débouchent sur Metz; l'une par Réthel, Vouziers, Dun-sur-Meuse, Damvillers et Briey; l'autre par Reims, Verdun et Étain.

Après la prise de Soissons, deux routes d'étapes sont dirigées sur ce point, par Noyon et Compiègne; au delà, on emploie le chemin de fer, que la *I^{re}* armée partage avec l'armée de la Meuse.

A la fin de la guerre, la *I^{re}* armée avait réparé et mis en exploitation, pour son service, les embranchements: Amiens, Clermont et Amiens à Reims par La Fère et Laon. Indépendamment de ces sections, sa ligne de communications principale suivait le chemin de fer indiqué plus haut et appelé par les Allemands ligne du nord.

Cinq bataillons et un escadron suffisaient à sa garde. Ils n'avaient du reste à surveiller que l'espace compris entre Paris et Péronne.

Ces communications n'étaient menacées d'ailleurs que par notre armée du nord, et la *I^{re}* armée était assez forte pour la contenir.

Il est à noter que les sièges de Thionville, Longwy, Montmédy, Mézières, La Fère, Péronne et Soissons n'avaient été entrepris que pour assurer le service de cette ligne.

III^e armée. — Dès le milieu du mois d'août 1870, la

III^e armée est arrivée sur la Meurthe, après avoir franchi les Vosges. Elle dispose de la ligne ferrée : Nancy, Wissembourg, par Vendenheim ; et de deux lignes d'étapes ; l'une de Sarrebourg à Haguenau, par Bouxwiller ; l'autre de Marsal à Wissembourg, par Niederbronn.

Les sièges de Bitche, Phalsbourg et Toul ont été entrepris pour assurer ses communications qui sont gardées à cette époque par quatorze bataillons de landwehr, un régiment de cavalerie de réserve, et une compagnie bavaoise du génie. Notre défense de Toul empêcha la III^e armée d'assurer ses communications par la grande voie ferrée de Paris à Nancy, dont elle suivait la direction. Mais elle n'arrêta nullement sa marche en avant. A mesure qu'elle s'avancait, une ligne d'étapes fonctionnait sur ses derrières, de Nancy à Bar-le-Duc, par Colombey et Void au sud de la voie ferrée. Les voitures vides revenaient par la route de Gondreville et d'Écrouves. Au moment où la III^e armée opéra sa conversion vers le nord, sa ligne de communications fut prolongée par Void sur Saint-Mihiel et de Bar-le-Duc sur Clermont. Au delà de ces points jusqu'à Sedan, les communications furent établies par les lignes d'étapes de l'armée de la Meuse, sur les deux rives de cette rivière. En même temps, l'inspection générale d'étapes s'était transportée à Bar-le-Duc, où des magasins et des hôpitaux de campagne avaient été installés comme à Nancy et à Lunéville.

La garde de ces communications fut le plus souvent confiée à des troupes badoises et wurtembergeoises en Alsace, à des bataillons prussiens et bavaois à l'ouest des Vosges. Pendant un certain temps Bitche et Phalsbourg rendirent ces communications précaires, sans pouvoir toutefois les interrompre. Dans les premiers jours de septembre, on voit, du reste, que l'investissement de nos places de l'Est et des forces actives qui y étaient renfermées, avait eu pour résultat de donner une sécurité relative aux communications des Allemands. La majeure partie de

leurs troupes d'étapes était arrêtée devant les murs de Phalsbourg et de Toul ; celles des Badois, devant Strasbourg. En réalité, la III^e armée avait peu de monde pour garder ses 300 kilomètres de lignes d'étapes. Aussi nos francs-tireurs qui commençaient à s'organiser, ne tardèrent pas à s'enhardir et à couper la voie ferrée de Strasbourg à Paris, ainsi que la ligne télégraphique. Mais ce n'était là que des accidents faciles à réparer et par conséquent sans portée.

Après la bataille de Sedan et pendant le siège de Paris, la III^e armée dispose pour ses communications de la voie ferrée de Nancy à Paris, par Épernay, jusqu'à Nanteuil-sur-Marne. Là, elle cesse d'employer le chemin de fer par suite de la destruction du tunnel et des ponts.

L'armée de la Meuse, dont le sort est lié au sien depuis Sedan, emploie la route de Clermont-en-Argonne à Pont-à-Mousson. Mais pendant un temps assez long, elle n'a d'autre chemin de fer que celui de Nanteuil à Strasbourg, qui sert également à la III^e armée et à la I^{re} armée, à partir d'Épernay. Mais on sentait déjà le besoin d'avoir une seconde ligne. On décida, en conséquence, de faire le siège de Soissons, qui interceptait l'embranchement de Châlons à Mitry, par Reims. L'ordre en fut donné le 25 septembre.

Depuis le 20 du même mois, les inspections générales d'étapes de ces deux armées avaient été portées en avant. Celle de la III^e armée s'installait à Corbeil. Elle avait sous la main un petit corps de 4 bataillons, 6 escadrons, 1 batterie et 2 compagnies de pionniers, pour parer aux coups de main et aux surprises. On avait placé en outre, à cette époque, un bataillon d'étapes dans chaque gîte important et l'on devait, peu de temps après, charger un corps d'armée entier, le VII^e, de la protection, vers le sud, de la ligne de communications principale de l'armée d'investissement.

A la même époque, l'inspection générale d'étapes de