

LA GABEGIE DES CHEMINS DE FER CONFEDERES



© Musée de G. Hankin et S. Noireain, Fr. - musée de la ville de Valenciennes de William G. Kearsy Sr.

Par Serge Noirsain

La déglingue du système ferroviaire confédéré

En 1833, des chemins de fer apparaissent pour la première fois dans le Sud. Leurs investisseurs sont des hommes d'affaires du secteur privé, dont la seule préoccupation est de faire parvenir le plus rapidement possible les récoltes de coton dans leurs quelques ports atlantiques. Par opposition aux lignes ferroviaires nordistes, axées d'Est en Ouest pour accélérer le peuplement des territoires occidentaux, celles du Sud remontaient dans le sens contraire, depuis La Nouvelle-Orléans, Mobile, Savannah, Charleston, Wilmington et Beaufort. Dans le cadre de leur rivalité commerciale, ces ports se gardèrent évidemment de connecter les lignes qui les desservait.

L'implantation des voies ferrées, dans le Sud, ne visait qu'à favoriser le transit du coton et pas à améliorer les communications transversales d'un hinterland peu peuplé¹. Les 13.500 kilomètres de voies ferrées sudistes, gérées par une pléthore de petites compagnies, étaient dérisoires par rapport aux 45.000 kilomètres de lignes nordistes qui comptaient les plus longues des Etats-Unis.

La faiblesse des chemins de fer sudistes provenait surtout de leur interdépendance. L'indisponibilité temporaire de la section d'une ligne intermédiaire interrompait le cheminement des biens et des personnes entre des places dépourvues de connexions directes. Les changements de lignes dans les trajets entre l'Est et l'Ouest de la Confédération résultaient surtout de la non-standardisation de l'écartement des rails. Par exemple, le trajet entre Monroë (Louisiane) et Richmond (Virginie) exigeait maints changements de voitures pour les passagers et les marchandises. Pour se rendre de Philadelphie (Pennsylvanie) à Charleston (Caroline du Sud), il fallait changer huit fois de voitures. En 1857, les 435 kilomètres qui séparaient Charleston de Memphis (Tennessee) s'effectuaient en un minimum de 42 heures. A l'époque, les « express » du Sud ne dépassaient pas les vingt kilomètres à l'heure². En outre, leur matériel roulant était souvent de moindre qualité, voire obsolète et ses voies légères ne toléraient ni un trafic lourd ni un trafic continu. La circulation du fret avait généré la création de ces lignes mais, comme leur rendement était peu profitable, les compagnies y investirent le moins possible.

La ligne de la *Richmond, Fredericksburg & Potomac RR*³ en Virginie et celle de l'*Atlantic & Western RR* en Géorgie constituaient l'épine dorsale du réseau ferroviaire sudiste. Elles étaient de meilleure qualité que les autres parce que les Etats qu'elles traversaient entraient en partenariat avec les compagnies concernées⁴. Le manque de souffle des locomotives ou le trop grand nombre de voitures qu'elles eurent à tracter durant la guerre n'explique pas entièrement leur faible vitesse de déplacement. Il faut savoir qu'en 1861, les Américains et surtout les Sudistes utilisaient encore des rails en bois recouvert de fer. Toutes les compagnies du Sud faisaient venir leur matériel roulant, leurs rails et leurs pièces détachées des Etats nordistes. Dans le Sud, seuls les Tredegar Iron Works de Richmond et plus tard les laminoirs de Savannah en usinèrent exceptionnellement. Par contre, la sidérurgie nordiste disposait d'outillages plus performants et avait déjà adopté des techniques plus modernes de production, notamment celle de la fabrication en série. Pendant le conflit, les compagnies ferroviaires confédérées vécurent sur leur fonds sans pouvoir – ou très rarement – compter sur leur industrie pour pallier leurs carences ou ne fût-ce que réparer leur matériel endommagé. Dans l'ensemble, les secteurs sidérurgiques et métallurgiques du Sud se retrouvèrent sous la coupe du département de la Guerre qui leur interdisait de fournir le secteur privé.

Le gouvernement confédéré n'élabora jamais de véritable politique ferroviaire. Les seules directives émanant de Richmond se caractérisent par des à-coups souvent motivés par l'urgence. Comme les Etats rebelles présentaient un front convexe au début de la guerre, ils pouvaient en principe jouer sur leurs lignes intérieures pour compenser

¹ Turner G.E., *Victory Rode the Rails ; the Strategic Place of the Railroads in the Civil War*, Lincoln, 1992, pp. 29-31.

² Bradlee F.B.C., *The Railroads and the Confederacy*, Philadelphia, 1974, pp. 178-81 ; Turner, *Victory Rode the Rails*, p. 41, 43.

³ Les Américains utilisent couramment l'abréviation RR en lieu et place du terme Railroad dont le sens équivaut à compagnie ferroviaire.

⁴ Bradlee, *Confederate Railroads*, pp. 177-78 ; Turner, *Victory Rode the Rails*, p. 32.

la supériorité du Nord en ce domaine. L'envahisseur se trouvait donc dans l'obligation de disposer d'un potentiel matériel et humain plus considérable pour contrebalancer la mobilité tactique de son adversaire. Ce schéma ne correspondait pas à la réalité du terrain. La discontinuité des lignes intérieures sudistes n'étaient pas en mesure de rivaliser avec les voies ferrées nordistes, plus nombreuses, bien équipées et servies par un personnel mieux entraîné. Figé dans ses seigneuries cotonnières, le Sud enfanta peu de techniciens du rail parce que la demande n'était pas grande et qu'il en venait du Nord. Le mode de vie passéiste de la société sudiste et surtout l'analphabétisme dans lequel elle tenait ses ruraux n'en était pas la moindre cause. Alors que les Etats nordistes appliquaient une politique d'instruction basique obligatoire, ceux du Sud attendirent leur défaite pour créer, sous la férule de leurs vainqueurs, des écoles accessibles à la grande masse de la population. En délaissant volontairement l'instruction publique, les lords du coton manipulaient aisément leur paysannerie. La recette est aussi vieille que l'absolutisme. Les rôles régimentaires montrent que l'analphabétisme sévissait plus dans le Sud que dans le Nord. Les historiens Georgia Tatum, Charles Ramsdell et Bell Wiley éradiqueront très tôt la légende assimilant les soldats confédérés à des gens courtois et éduqués. Ce furent les plus instruits d'entre eux, c'est-à-dire les exceptions, qui rédigèrent les mémoires qui fabriquèrent les mythes de l'Old South. Pour cette raison, l'illettrisme de la grande masse scella à jamais ses rancœurs. Certaines compagnies, comme les Richmond Howitzers, la Rockbridge Artillery ou la Washington Artillery, par exemple, n'enrôlaient que l'élite, même au niveau du trouper. Les rejetons de la gentry préférèrent y servir comme simple soldat plutôt que de commander des culs-terreux. Pour l'historien Wiley, les lecteurs conclurent trop vite que ces compagnies étaient représentatives de l'ensemble de l'armée confédérée. A l'opposé de celles-ci, il y avait une majorité d'analphabètes ou de gens à peine capables de déchiffrer quelques lignes dans un journal⁵.

Les politiciens et les entrepreneurs sous contrat avec la Confédération ne prirent conscience des faiblesses de leur infrastructure ferroviaire que lorsque presque tous leurs spécialistes rentrèrent dans le Nord au début des hostilités. Dans les faits, les 33.000 kilomètres de voies ferrées nordistes occupèrent 29.000 hommes (88 au cent kilomètres) bien équipés, bien formés et dotés d'un stock inépuisable de pièces de rechange⁶. Par opposition, les Sudistes n'affectèrent que 7.500 hommes à la maintenance de leurs 13.500 kilomètres de rail (56 au cent kilomètres)⁷. Cette disproportion dans le nombre des travailleurs du rail s'explique par le départ des cadres nordistes et l'incorporation des cheminots dans l'armée⁸. En avril 1863, la pénurie de mécaniciens paralyse à ce point le fonctionnement des chemins de fer, que les représentants de leurs principales compagnies se réunissent à Richmond dans l'espoir d'obtenir la démobilisation de mille techniciens du rail et d'en embaucher 500 de plus en Europe⁹. Comme l'armée n'exempta les cheminots qu'au compte-gouttes, les compagnies recoururent à des esclaves noirs inexpérimentés, tout au moins jusqu'en

⁵ Wiley B.I., *The Life of Johnny Reb*, Baton Rouge, 1978, pp. 336-37 et *Plain People of the Confederacy*, Baton Rouge, 1943, passim ; Tatum G.L., *Disloyalty in the Confederacy*, Chapel Hill, 1934, passim ; Ramsdell C., *Behind the Lines in the Southern Confederacy*, passim ; Davis W.C., *The Cause Lost, Myths and Realities of the Confederacy*, University of Kansas Press, 1996, passim ; McPherson J.M., *For Cause and Comrades, Why Men Fought in the Civil War*, passim.

⁶ L'ensemble du réseau ferroviaire nordiste comptait réellement 45.000 kilomètres de voies ferrées, mais pour soutenir la comparaison avec le Sud, ne sont retenus que les 33.000 kilomètres accessibles aux forces confédérées.

⁷ Bradlee, *Confederate Railroads*, p. 184 ; Fish, *Northern Railroads*, p. 781.

⁸ Bradlee, *Confederate Railroads*, p. 239.

⁹ Official Records Series 4, vol. II : pp. 485-86, 500-502.

1863. Leurs maîtres refusèrent alors de les louer aux chemins de fer parce que les travaux qu'ils y effectuaient les amenaient parfois à fuir dans les lignes ennemies¹⁰.

Le gouvernement rebelle avait bien tenté de prendre les choses en main en 1861, mais la Chambre décréta que seule l'extrême urgence pourrait justifier une telle immixtion dans les affaires privées. Poussée par la nécessité, elle vota néanmoins, le 17 avril 1862, une loi autorisant les militaires à prendre le contrôle des chemins de fer, mais le Sénat la bloqua¹¹. Ce rejet était prévisible. D'abord parce que cette loi causerait un préjudice financier aux nombreux sénateurs qui détenaient des actions dans le secteur ferroviaire. Ensuite, parce qu'il eût été contraire à la doctrine des droits des Etats d'autoriser le Président à s'emparer de lignes dans lesquelles beaucoup d'Etats confédérés possédaient des actions. Tenaillés par leur intérêt personnel, beaucoup de politiciens sudistes refusèrent de comprendre que la discontinuité de leurs voies ferrées handicapait leur politique défensive. Pourtant, dès le départ, le général R.E. Lee insista sur l'absolue nécessité d'une concertation avec les chemins de fer pour améliorer le trafic intérieur et construire les connexions essentielles aux mouvements stratégiques. Le Congrès réagit en promulguant des actes qui débouchèrent sur des projets qui ne tenaient pas compte de la situation matérielle, politique et financière de la nation. Entre février et octobre 1862, il vota quatre actes ouvrant de larges crédits au président Davis pour prolonger quatre voies ferrées. En l'occurrence, il s'agissait d'une connexion entre Danville (Virginie) et Greensboro (Caroline du Nord) et d'une autre entre Selma (Alabama) et Meridian (Mississippi). Le troisième acte permit au Président de faire prolonger la ligne *New Orleans & Texas RR* entre New Iberia (Louisiane) et Houston (Texas). En octobre, le quatrième acte approuva la construction d'une nouvelle section entre Rome (Géorgie) et Blue Mountain (Alabama)¹².

Les premiers fonds accordés à des compagnies incitèrent les autres à proposer n'importe quoi dans l'espoir de décrocher un contrat avec le gouvernement. Dans son ouvrage « *Victory Rode the Rails* », George Turner explique que des compagnies proposèrent des extensions ou des connexions qui, sous le couvert de l'intérêt national, ne visaient que le leur. L'aide financière que le gouvernement apportait à une compagnie dépendait aussi de ses féaux politiques à la Chambre et au Sénat. Certains députés votaient en faveur de projets qui ne se justifiaient pas parce qu'ils y trouvaient leur compte. Les mêmes raisons pouvaient les pousser à rejeter les requêtes fondées qui nuiraient à la compagnie dans laquelle ils avaient investi. L'affaire de la liaison entre Danville et Greensboro en fut un exemple typique. Cette jonction se révéla cruciale pour le ravitaillement des troupes de Lee, de 1862 à 1865. A moins d'avoir été des crétins en jaquette, les gentlemen qui firent échouer cette connexion manifestèrent un incivisme qui évoque la mentalité des grands féodaux du Moyen Age¹³.

Le surréalisme qui émane de beaucoup de projets ferroviaires sudistes au début de la guerre ne s'applique pas à leur utilité, souvent motivée, mais aux moyens de les concrétiser. Comment créer des liaisons entre les lignes des différentes compagnies quand on ne possède ni rails ni sidérurgie capable de les remplacer ni personnel qualifié et qu'on ne dispose pas d'une réserve de matériel roulant ? On pourrait se demander pourquoi les décideurs sudistes ne profitèrent-ils pas de l'inefficacité du blocus nordiste jusqu'en 1862 pour importer ce dont avait besoin leur infrastructure ferroviaire, alors

¹⁰ Turner, *Victory Rode the Rails*, p. 243.

¹¹ O.R. S. 4, vol. II : pp. 372-73 ; vol. III : pp. 90, 258 ; Ramsdell, *Laws and Joint Resolutions of the Last Session of the Confederate Congress*, Durham, 1941, p. 101 ; Yearnis W.B., *Confederate Congress*, Athens, 1960, pp. 129-30.

¹² O.R. S. 4, vol. I : pp. 912, 941, 1073 ; vol. II : p. 200.

¹³ Turner, *Victory Rode the Rails*, pp. 234-35.

que leur coton constituait une excellente devise d'échange. L'examen des événements, que procure le recul de l'histoire, nous invite à deux explications. La première se trouve dans leur victoire à l'issue de la première grande bataille de la guerre (Bull Run, en juillet 1861). Elle les conforta dans l'opinion que la supériorité de leurs troupes suffirait à conquérir leur indépendance et dans la certitude que les puissances européennes viendraient quémander les faveurs du Sud avant la fin de l'année. La seconde réside dans leur totale inaptitude à supputer l'importance que prendraient les chemins de fer dans ce qui deviendrait le plus grand conflit de l'histoire américaine. En avril 1861, Davis et son secrétaire à la Guerre ne décelèrent même pas les relations de cause à effet entre l'usage du chemin de fer et la concentration rapide de l'armée adverse. Pour en mesurer l'importance, il leur suffisait de lire la presse ennemie citant les nouveaux contingents que les trains débarquaient à Washington¹⁴.

Le 10 février 1862, le Congrès approuva la construction du tronçon ferroviaire entre Danville et Greensboro et le président confédéré n'avait aucune raison d'en différer la pose. Au lieu de donner une impulsion à ce projet, le « génie militaire » de Davis n'en perçoit pas l'urgence. En revanche, il coupe les cheveux en quatre et glose avec le représentant de la *Roanoke RR*. Comme celui-ci était un intime du Président et que la connexion en question concurrençait sa propre ligne, son plaidoyer s'adressa à une oreille bien disposée. Alléguant les travaux d'extension déjà entamés par sa compagnie avant la guerre, il soutint que sa ligne assurerait une liaison plus rapide avec la Caroline du Nord. Ebranlé par les arguments de cet ami très proche, Davis suspend la construction du tronçon Danville-Greensboro, mais requiert tout de même son ingénieur en chef d'étudier les capacités de la compagnie de son ami. L'expertise de cet ingénieur en chef établit que la remise en état des voies de la *Roanoke RR* coûterait plus cher et demanderait plus de temps que la pose du segment désigné par le Congrès. Toutes ces arguties dilatoires eurent pour effet de retarder de deux ans la mise en service de la jonction Danville-Greensboro. Deux ans pendant lesquels l'armée de Lee souffrit considérablement de son absence¹⁵. Cette affaire illustre l'immaturité présidentielle dans un secteur aussi vital pour la conduite de la guerre et la répartition des ressources vivrières de son Etat. Les congressistes ne s'intéressèrent guère plus aux chemins de fer. Leur indifférence se remarqua lors de la création d'une ligne directe entre Selma (Alabama) et Meridian (Mississippi). En février 1862, la Chambre alloua un crédit de 150.000 dollars au projet puis ne se préoccupa pas de son exécution. Pourtant, la liaison entre Selma et Meridian était plus qu'un trait sur du papier : quelques ponts existaient déjà et les travaux avaient déjà débuté sur certains de ses fragments.

L'avance des Fédéraux en Tennessee réveilla les mandataires sudistes et le secrétaire à la Guerre ordonna à l'un de ses ingénieurs d'activer les travaux sur la ligne en construction entre Selma et Meridian¹⁶. Son rapport fut sans équivoque. Si Richmond voulait terminer cette jonction rapidement, il lui en coûterait 500.000 dollars de plus. Un autre problème se posait. Fallait-il ou non suspendre les obligations d'une fonderie sous contrat avec le gouvernement pour qu'elle puisse fabriquer le matériel commandé par une compagnie privée, également sous contrat avec le gouvernement ? Le coût supplémentaire de l'opération tira cette controverse en longueur jusqu'à la fin de l'année. Les autorités rebelles attendirent que l'ennemi investisse le *Memphis-Charleston RR* et s'infiltra en Alabama pour achever la jonction Selma-Meridian avant

¹⁴ Ibid, p. 311.

¹⁵ O.R. S. 4, vol. I : pp. 1022, 1025-26, 1085-86, 1107 ; vol. III, p. 392.

¹⁶ Ibid, vol. I : p. 1049.

la fin de l'année¹⁷. Depuis que le Congrès avait dénié au Président le pouvoir de s'immiscer dans les chemins de fer, son gouvernement adopta, à leur égard, une attitude de non-ingérence qui excluait tout son soutien matériel¹⁸. Cependant, le gouvernement et surtout ses généraux exigeaient du parc ferroviaire un rendement que son matériel roulant supportait de moins en moins faute d'une maintenance adéquate. En décrivant les misères de la *Virginia Central RR*, son surintendant brossait, sans le savoir, le tableau de la situation générale des voies ferrées confédérées à cette époque. « *Les locomotives doivent tracter des convois trop lourds pour leur puissance et elles n'ont jamais l'occasion de rentrer en révision. Elles roulent tant qu'elles le peuvent, mais ce sont de vieilles machines qui tombent constamment en panne*¹⁹ ».

Walter Goodman présidait la *Mississippi Central RR*. Il profita de son amitié avec Jefferson Davis pour lui suggérer un plan de redressement des transports ferroviaires. En substance, il demandait au gouvernement de fournir, aux centres de maintenance des cinq plus grandes compagnies du Sud, les matériaux requis pour y usiner du matériel roulant et des pièces de rechange. Les matériaux les plus difficiles à trouver étaient justement des plaques d'acier pour les chaudières, des feuilles de tôle, des tuyaux et des tuyères. Goodman préconisa l'érection de laminoirs aux abords de trois sites riches en fer et en charbon²⁰. Les recommandations de ce personnage démontrent à quel point la classe politique sudiste et certains de ses hommes d'affaires manquaient du sens des réalités. L'infrastructure industrielle confédérée était en effet incapable de soutenir adéquatement l'effort de guerre, par manque de machines-outils et de techniciens. Quant aux dépôts de fer et de charbon évoqués par Goodman, leur exploitation n'avait même pas encore été envisagée. Ce visionnaire proposait simplement une révolution industrielle qui, en temps de paix et avec une devise forte, aurait pris des années.

Peu de politiciens sudistes comprirent l'enjeu que représentaient les transports ferroviaires, en termes de stratégie, mais certains militaires ne le comprirent pas davantage. En février 1862, le général J.E. Johnston commandait les forces de Virginie déployées à proximité du nœud ferroviaire de Manassas qui comprenait une pléthore d'entrepôts militaires. La progression de l'armée fédérale de McClellan rendit peu à peu la position de Johnston intenable. Son problème n'était pas de sélectionner une excellente zone de repli, mais d'évacuer ses dépôts. Trois compagnies de chemin de fer desservaient les points forts de son dispositif et il les chargea de transférer le contenu des entrepôts de Manassas dans l'hinterland virginien. C'était une première dans l'histoire des Etats-Unis parce qu'aucun de ses officiers n'avait appris les particularités de ce nouvel outil stratégique²¹. Le 22 février 1862, conformément aux ordres reçus, le colonel Lucius Northrop, commissaire général aux Subsistances ordonne à l'*Orange & Alexandria RR* d'évacuer ses stocks vers l'arrière. Sans consulter les représentants des compagnies impliquées dans cette opération, le général Johnston décrète que l'opération se terminera à la fin de la première semaine de mars. Le 5 mars, il accuse les gestionnaires de la ligne de lui avoir fait perdre beaucoup d'équipements. En réalité, il avait mobilisé trop de trains en même temps et ils se bloquaient mutuellement sur des voies uniques. Le 7 mars, le gros de l'armée se repliait tandis que son arrière-garde boutait le feu aux entrepôts pleins de vivres et d'équipements militaires. Pour justifier

¹⁷ Ibid, pp. 1049, 1053.

¹⁸ Ibid, p. 239.

¹⁹ Turner G.E., *The Virginia Central Railroad at War, 1861-65*, in « Journal of Southern History », vol. XII-4-1946, p. 115.

²⁰ O.R. S. 4, vol. I : pp. 839, 880.

²¹ Johnston J.E., *Narrative of Military Operations*, Appleton, 1874, pp. 98-99.

ce gâchis, Johnston prétendit que le Président l'avait forcé à partir trop vite et que Northrop avait surchargé les dépôts. Ce dernier ne le rata pas : « *Deux semaines avant son repli, Johnston assura à mon adjoint que les moyens de transport mis à sa disposition étaient suffisants et qu'il en prendrait personnellement le contrôle. Des trains vides passèrent à côté de piles de vivres à Manassas et d'autres y restèrent sur place pendant des jours, malgré les efforts de mon adjoint pour débloquer les voies*²² ».

Cette polémique montre bien que Johnston ne connaissait rien au fonctionnement des chemins de fer. En fait, il attendit la dernière minute pour prévenir les compagnies de l'immense tâche qui les attendait. En outre, il n'avait pas admis que la synchronisation d'un tel exode ne relevait pas de sa compétence mais de celle des fonctionnaires des chemins de fer. L'ignorance de Johnston en la matière lui fit commettre une négligence qui aurait été dramatique. Son aile gauche, sous le commandement du général T. Holmes, occupait une position-clé près du terminus de la *Richmond, Fredericksburg & Potomac RR*. Johnston laissa Holmes se débrouiller sans la moindre instruction. C'est l'inspecteur général de l'armée en personne qui ordonna à Holmes de faire démonter, par ses hommes, les rails de la ligne en question pour les replacer sur une voie en retrait des opérations. Sans cette intervention, l'armée de McClellan entraînait en train dans la capitale rebelle²³. L'orgueil déplacé de certains officiers du Sud se révéla parfois à la mesure de leur ignorance et occasionna des drames. Pendant qu'un convoi rempli de soldats se dirigeait sur Richmond, un autre train partait dans la même direction depuis Gordonsville (Virginie). D'ordinaire, l'un cédait le passage à l'autre selon la procédure en vigueur. Celle-ci ne convenait pas à un colonel louisianais qui réclama la préséance et ordonna à ses chauffeurs de foncer droit devant eux à toute vapeur. Il imaginait sans doute que l'autre convoi se briderait comme un cheval. Il en résulta la plus grande catastrophe ferroviaire de toute la guerre. Le choc éjecta des centaines de soldats sur la voie et en lacéra tout autant dans les wagons en bois, déchiquetés sous l'impact²⁴.

Au début de l'année 1862, les présidents des principales lignes ferroviaires se réunirent à Richmond pour trouver un moyen d'importer des rails et des pièces de rechange. Un certain T.D. Bisbee proposa de créer une compagnie commerciale britannique dont le gouvernement confédéré, son secteur métallurgique et ses compagnies ferroviaires détiendraient des parts. Son projet était d'exporter du coton sous la protection de la marine rebelle pour acheter de l'outillage et des matériaux introuvables dans le Sud. Les membres de cette convention souscrivirent à cette idée et délèguèrent un porte-parole auprès du secrétaire à la Guerre qui lui fit comprendre que son gouvernement n'envisageait pas de favoriser un secteur plus qu'un autre au sein de l'entreprise privée²⁵. L'attentisme de Richmond à l'égard de son réseau ferroviaire vira au négativisme en 1863. En février de cette année, le département de la Guerre détacha le capitaine John Robinson en Grande-Bretagne pour y acquérir des fournitures militaires. Quelques compagnies demandèrent que le capitaine Robinson soit autorisé à se procurer, pour leur compte, des pièces de rechange et du matériel lourd. Le secrétaire à la Guerre repoussa leur requête, mais Robinson prit néanmoins sur lui de les accomplir. Quand le secrétaire à la Guerre en eut vent, il rappela le capitaine dans le Sud et l'affecta à une unité en première ligne. La puissante *Richmond, Fredericksburg & Potomac RR*, protesta auprès des instances gouvernementales du sort réservé aux démarches de Robinson. Randolph, le secrétaire à la Guerre à l'époque, lui répliqua que

²² O.R. S. 3, vol. I : p. 1083 ; S. 4, vol. I, p. 1038 ; Turner, *Victory Rode the Rails*, pp. 130-32.

²³ O.R. S. 4, vol. V : pp. 1096, 1100 ; vol. LI : p. 497.

²⁴ Turner, *Victory Rode the Rails*, pp. 134-36.

²⁵ Ibid, pp. 868, 882.

ses officiers n'étaient pas autorisés à négocier des contrats pour le compte de l'entreprise privée. Ulcéré, le président de la compagnie rétorqua que les intérêts de son entreprise et ceux de la Confédération se confondaient. Le gouvernement classa ce dossier et le capitaine Robinson resta dans les rangs²⁶.

En revanche, le département de la Guerre ne loupait jamais une opportunité de se mêler des affaires des compagnies lorsqu'il estimait que la raison d'Etat le justifiait. Le cas de la *Piedmont RR*, en janvier 1863, aide à comprendre pourquoi les diktats de Richmond démotivèrent certaines compagnies ou pourquoi elles lui opposèrent parfois de la mauvaise volonté. La création de la *Piedmont RR* s'inscrivait dans le programme de connexion rapide entre le grenier de la Virginie occidentale et les forces de Lee. Cette nouvelle ligne devait relier Piedmont à la *Virginia Central RR* entre Covington et Charlottesville. Durant sa construction, l'ingénieur chargé des travaux manqua bientôt de rails. Or, pendant ce temps, quatre compagnies : les *Western North Carolina*, *Raleigh & Gaston*, *Atlantic & North Carolina* et *Virginia Central RR* avaient laborieusement constitué un stock de rails en vue du développement de leurs propres lignes et des réparations à venir. Prétextant que l'extension de la *Piedmont RR* revêtait une importance stratégique majeure, le secrétaire à la Guerre ordonna la saisie des rails appartenant aux quatre compagnies citées plus haut²⁷.

Le ravitaillement de Richmond et des troupes de Lee dépendait de la mobilité de la *Richmond & Danville RR*. Or, en mars 1863, la vétusté de ses voies avait interrompu sa circulation sur six ou sept kilomètres parce que ses ressources financières ne lui permettaient plus d'embaucher assez de personnel pour maintenir son matériel en ordre de marche²⁸. Pour colmater cet trou dans l'approvisionnement des forces virginienues, le Bureau des ingénieurs lui annonça qu'il prélèverait les rails nécessaires sur les voies de la *Norfolk & Petersburg RR*²⁹. Ce rafistolage d'un tronçon de voie ferrée avec des éléments réquisitionnés sur une autre se reproduisit si souvent qu'à la longue, le Bureau du Génie recourut systématiquement à cette méthode pour remettre en état renforcer des lignes plus importantes. Il était donc clair que si le gouvernement confédéré refusait de soutenir les compagnies en difficulté, il ne revendiquait pas moins le pouvoir d'en user et d'en abuser à sa guise. Dans cette perspective, le réseau ferroviaire rebelle devait inéluctablement se réduire à une peau de chagrin ne couvrant que les zones de combats. Vers la fin de la guerre, le Bureau du Génie constitua une commission chargée de récolter des déchets de fer partout dans la Confédération pour la fonte de rails. Cette commission devait en outre disposer en permanence de l'outillage nécessaire à la réfection des voies et des ponts endommagés par l'ennemi. Le chef du Bureau du Génie dénia l'utilité de cette commission et plaida en faveur de la création d'un corps de sapeurs du chemin de fer. Seddon, le secrétaire à la Guerre, non seulement ne réserva aucune suite à ce projet, mais il osa même déclarer : « *Les chemins de fer ne sont pas des moyens de transport fiables. Ils m'ennuieront toute ma vie*³⁰ ».

En tant que commissaire général à l'Équipement, Abraham Myers devait gérer le transport des troupes et de leur approvisionnement. Il ignorait tout des voies ferrées mais, comme il n'aimait pas déléguer son autorité, il priva son adjoint, le colonel Ashe, de tout pouvoir décisionnel. Le champ d'action de ce dernier se limita donc à l'inspection des voies ferrées, à la réception des réclamations et, occasionnellement, à la

²⁶ Ibid, vol. II : pp. 409, 841, 852, 886.

²⁷ Ibid, vol. XVIII : p. 825.

²⁸ Ibid, vol. XVI : p. 951.

²⁹ Ibid, vol. II : p. 655 ; Turner, *Victory Rode the Rails*, pp. 314-16.

³⁰ Turner, *Victory Rode the Rails*, p. 314.

coordination des horaires de quelques lignes. Pourtant, en tant qu'ancien président de la *Wilmington & Weldon RR*, Ashe connaissait son job bien mieux que son patron³¹. Il devint donc vite évident que les chemins de fer fonctionneraient de plus en plus mal s'ils n'étaient pas soumis à une direction centralisée. Le 3 décembre 1862, le secrétaire à la Guerre nomma William Wadley au poste de superviseur général de l'ensemble des chemins de fer. A l'instar du colonel Ashe, Wadley possédait l'expérience acquise lors de sa présidence de la *Vicksburg & Shreveport RR*. Cette fois, le superviseur n'avait de compte à rendre qu'au secrétaire à la Guerre. Ses pouvoirs se limitaient toutefois aux voies, au personnel et au matériel roulant auxquels recourait le gouvernement et seulement quand il y recourait. Myers protesta en vain que cette disposition estropiait ses compétences. Dans l'espoir de créer une symbiose entre les compagnies, Wadley tenta d'imposer l'autorité dont le département de la Guerre l'avait investi. Il se heurta à leur individualisme en matière commerciale, mais aussi au manque de coopération des Etats qui possédaient des parts dans les compagnies concernées. Ne parvenant pas à réaliser son premier objectif : la création d'une ligne directe et rapide entre Richmond et Montgomery (Alabama), Wadley suggéra d'accorder, au Président, le pouvoir de saisir toute compagnie qui ne remplissait pas ses obligations. N'ayant aucun moyen de pression sur les compagnies ferroviaires, Wadley n'en obtint pas plus que son prédécesseur et, en mai 1863, le Sénat ne renouvela pas sa commission³².

Changeant d'homme plutôt que de méthode, le Sénat remplaça Wadley par le capitaine F.W. Sims. Pour les mêmes raisons que son prédécesseur, Sims ne vainquit pas davantage la surdité de ses supérieurs. Entre-temps, le général Alexander Lawton avait remplacé Myers aux commandes du Bureau de l'Equipe ment. Dans son analyse de la situation, Lawton préconisa de cesser de jouer aux chaises musicales avec les rails et de faire réparer, dans les ateliers gouvernementaux, les cinquante locomotives en attente de pièces de rechange. « *Le réel problème se trouvait dans la mainmise qu'exerçait le gouvernement sur tout ce qui était utile aux chemins de fer, mais dont ils ne pouvaient pas profiter. Tant que cette politique persistera, les chemins de fer continueront de se d glinguer. Il n'y a pas de gens plus patriotes que nos cheminots, aussi donnons-leur les moyens d'être efficaces. Il faut qu'on leur fournisse du matériel et qu'on les laisse accéder aux laminoirs. En outre, il conviendrait d'instaurer un système démocratique pour les extraire de l'armée*³³ ». Les carences des voies ferrées confédérées ne découlaient pas uniquement de l'insuffisance de leurs cadres et de l'obsolescence de leur matériel. L'individualisme des Sudistes et leur doctrine des Droits des Etats y contribuèrent dans une large mesure. La sacro-sainte autonomie des Etats sécessionnistes brida toujours les velléités de créer un Bureau centralisé des Chemins de Fer militaires, comme il en existait un dans le Nord. Il en résulta des heurts considérables entre Richmond et les Etats qui avaient investi dans le secteur ferroviaire. Leurs gouverneurs d ni rent souvent au département de la Guerre le droit d'en user prioritairement, même si la défense du territoire le justifiait. Nous n'énumérerons pas les nombreux contentieux qui opposèrent Richmond et les Etats à ce propos, mais ces derniers ne c d rent pas toujours, malgré les évidentes réalités de la guerre³⁴.

³¹ O.R. S. 4, vol. I : pp. 616-17, 634, 724, 844 ; Bradlee, *Confederate Railroads*, pp. 208, 210, 232.

³² Ibid, vol. II : pp. 225, 373 ; Turner, *Victory Rode the Rails*, pp. 245-46 ; Bradlee, *Confederate Railroads*, pp. 232-34, 237-40, 247, 251.

³³ O.R. S. 4, vol. II : pp. 881-82 ; Bradlee, *Confederate Railroads*, pp. 248, 250-51, 255, 260, 268, 315.

³⁴ Bradlee, *Confederate Railroads*, pp. 206-208, 232-33 ; O.R. S. 4, vol. I : pp. 616-17, 634, 724, 844 ; vol. II : pp. 90, 258, 372-73.

Les objectifs stratégiques achoppèrent également sur les intérêts privés et commerciaux. Tout au début du conflit, le général Lee sollicita la connexion des deux lignes qui passaient par Petersburg en Virginie. Leur ramification épargnerait le déchargement du fret de la première ligne dans les entrepôts de la ville, en attendant de pouvoir l'embarquer sur la seconde. Le maire de Petersburg et son conseil interdirent l'amorce de tels travaux parce que le va-et-vient des marchandises profitait énormément au commerce local. L'irrégularité de l'approvisionnement de l'armée de Lee résulta aussi de la priorité que les compagnies réservaient aux convois de passagers. Les tarifs pour les usagers rapportaient en effet bien davantage que ceux qu'imposait le gouvernement pour acheminer des vivres ou des soldats vers le front³⁵.

Comme les laminoirs confédérés transformaient facilement les rails en plaques de blindage, le département de la Marine essaya de s'en approprier le plus possible. Par la persuasion ou la contrainte, il récupéra d'abord ceux qui n'étaient pas utilisés et ceux qui se trouvaient sur des tronçons secondaires. Il rafla ainsi quelques centaines de tonnes à l'*Atlantic & North Carolina RR*, 4.000 rails à une autre ligne de Caroline du Nord et 4.000 tonnes à deux petites compagnies de Géorgie et de Caroline du Sud. Quand la Marine eut razié les stocks de rails inemployés, elle se rabattit sur les lignes mineures. En Géorgie, elle confisqua 90 kilomètres de voies appartenant à la *Brunswick & Florida RR*. En Caroline du Sud, elle força la *North Eastern RR* à lâcher des tonnes de rails pour le blindage d'un cuirassé de Charleston. La *Roanoke RR*, la *Petersburg & Weldon RR* et la *Norfolk & Petersburg RR* subirent un sort identique en Virginie. En Mississippi, l'action prédatrice de la Marine s'exerça sur la *Vicksburg & Shreveport & RR* qui était pourtant la seule connexion ferroviaire avec le Trans-Mississippi³⁶.

La Marine récupéra même les rails des tramways hippomobiles de Richmond³⁷. Elle devait cependant partager sa « railophagie » avec le département de la Guerre, les gouverneurs d'Etat, les entreprises sidérurgiques et les compagnies ferroviaires qui se disputaient le même matériau. Le secrétaire à la Marine usa alors de la force pour alimenter les besoins en rails de son département. En avril 1862, déjà, en dépit des protestations du président de la *Richmond, Fredericksburg & Potomac RR*, il saisit une de ses branches secondaires, toujours en service. En Géorgie, un agent de la Marine fait démonter une longue section de la voie de la *Savannah, Albany & Gulf RR* sans autorisation et, de surcroît, signifie à son président de les livrer aux laminoirs d'Atlanta. Celui-ci écrit à Davis, au secrétaire à la Guerre et au commandant de la garnison de Savannah pour obtenir la restitution de ses rails. Devant leur mutisme, il refuse net d'en assurer la livraison. Il ne céda que lorsque le gouvernement le menaça de saisir l'entièreté de sa ligne³⁸.

L'affaire du cuirassé fluvial *Albemarle* contient tous les cas de figure qui opposèrent les intervenants de la Marine, de l'Armée et des compagnies ferroviaires. Quoique construit aux frais du gouvernement, l'*Albemarle* était destiné à la défense du port de Wilmington (Caroline du Nord) et de ses canaux intérieurs. En novembre 1862, Mallory écrit au gouverneur de Caroline du Nord, Zebulon Vance, pour lui demander l'autorisation de récupérer des rails d'une voie secondaire. Vance lui répond qu'il transmettait sa requête à la compagnie concernée, en l'occurrence l'*Atlantic & North Carolina RR*, parce que la Caroline du Nord n'en était qu'un actionnaire minoritaire.

³⁵ Bradlee, *Confederate Railroads*, pp. 233 ; Jones J.B., *Clerk's Diary*, Philadelphia, 1876, vol. I, pp. 183, 207.

³⁶ Still W.N. Jr., *Confederate Shipbuilding*, Athens, 1969, p. 50 ; Cole A.C., *The Irrepressible Conflict, 1850-1865*, in « *Journal of Southern History* », vol. XII-4-1946, p. 300.

³⁷ *Richmond Dispatch* du 30 septembre 1863.

³⁸ O.R. vol. XIII : pp. 816-17.

Plusieurs jours plus tard, Vance fait savoir que la compagnie ne céderait les rails en question qu'à certaines conditions. Les quinze kilomètres de voies ferrées que lorgnait le secrétaire à la Marine étaient d'excellente qualité ou tout au moins en très bon état. Considérant que la Marine tirerait tout autant parti de rails endommagés, l'*Atlantic & North Carolina RR* lui proposa de démonter elle-même les bons rails inutilisés et de les lui remettre pour consolider les sections les plus faibles de sa ligne. En contrepartie, la compagnie livrerait à la Marine un égal tonnage de rails déclassés. Ce marchandage se négocia avec une inconscience d'autant plus incroyable, que l'ennemi avait déjà pris pied sur quelques points forts de la côte nord carolinienne³⁹.

En janvier 1863, le futur commandant du cuirassé *Albemarle*, en cours de construction, avertit son département que la compagnie nord carolinienne avait changé d'avis. « *Si nous n'obtenons pas ce fer, nous devons abandonner le blindage de ce bâtiment*⁴⁰ ». A l'issue de longs délais, la Caroline du Nord consent enfin à acheminer 400 tonnes de rails réformés dans les laminoirs chargés d'usiner le blindage du cuirassé en question. Cependant, il fallait encore transporter les plaques de blindage sur le site où le navire était encore en chantier. Le 7 mars 1864, soit près de dix-sept mois après la première requête du secrétaire à la Marine, Cooke apprend que le général Lynch, qui commandait le district militaire, monopolisait la seule voie ferrée susceptible de convoier le blindage. Les rapports entre ces deux hommes se transforment en affrontement armé lorsque, baïonnette au canon, les soldats de Lynch interdisent aux marins d'accéder à leur gare. Davis et les secrétaires à la Guerre et à la Marine durent intervenir personnellement pour prévenir un clash entre l'Armée et la Marine⁴¹. A la suite de cette affaire, Davis ordonna la constitution d'une commission chargée de désigner les lignes sur lesquelles la Marine prélèverait des rails. Dans la pratique, cette commission contribua peu à la construction navale et beaucoup au délabrement des réseaux ferroviaires. En janvier de l'année suivante, l'ingénieur en chef du Génie se rendit compte qu'il fallait revoir le problème. « *Les navires en question n'ont rien accompli de bon et, comme rien ne permet de supposer que cela changera, il vaudrait mieux restituer au chemin de fer les rails que détenait la Marine*⁴² ».

L'animosité de la Marine à l'égard des chemins de fer procédait de leur involontaire responsabilité dans l'échec de son programme de construction navale. Le *Virginia I*, plus connu sous le nom de *Merrimac*, est le premier cuirassé confédéré qui attira l'attention des grandes puissances navales lors de son duel avec le *Monitor*, le 9 mars 1862⁴³. Si ce cuirassé avait été opérationnel en janvier 1862, la marine fédérale n'aurait pas eu le temps de terminer à temps son *Monitor* et rien n'aurait empêché le *Virginia I* de détruire l'escadre unioniste à Hampton Roads. Les Tredegar Iron Works de Richmond achevèrent pourtant de laminier les plaques de blindage du *Virginia* en janvier 1862. Toutefois, celles-ci traînèrent pendant des semaines sur les rives du fleuve James parce que la *Richmond & Petersburg RR* n'avait pas assez de wagons plats pour les transporter. Presque trois mois cruciaux se perdirent ainsi faute d'un support logistique en adéquation avec l'opération navale escomptée⁴⁴.

³⁹ Ibid, vol. XVIII : pp. 777-78, 849-50 ; Elliott R.G., *Ironclad of the Roanoke*, Shippensburg, 1999, pp. 69-70, 79-81, 86-87, 146-49, 234.

⁴⁰ O.R. S. 4, vol. II : p. 365 ; Still, *Shipbuilding*, pp. 50-54 ; Elliott, *Ironclad Roanoke*, pp. 67-70, 130-31, 134-35.

⁴¹ O.R. vol. XXXIII : pp. 1219-29 ; O.R.N. S. 1, vol. IX : p. 803 ; Durkin J.T., *Confederate Navy Chief, Stephen R. Mallory*, Columbia, 1987, p. 317 ; Elliott, *Ironclad Roanoke*, pp. 156-57.

⁴² O.R. S. 4, vol. I : p. 365 ; Still, *Shipbuilding*, p. 54.

⁴³ La confusion entre les deux noms résulte du fait que le cuirassé *Virginia* naquit de la transformation de la frégate *Merrimac* que la marine unioniste avait sabordée dans le yard militaire de Norfolk (Virginie) avant de l'évacuer.

⁴⁴ Still, *Confederate Shipbuilding*, pp. 31-32.

L'inexistence de connexions directes entre l'Est et l'Ouest ainsi que la rusticité du matériel ferroviaire coûtèrent au Sud la perte de La Nouvelle-Orléans. Le cuirassé *Mississippi*, bâti dans ce port, possédait une puissance à laquelle aucun vaisseau de guerre nordiste ne pouvait résister. Ce mastodonte recelait pourtant une mécanique d'argile : les malfaçons de son arbre de transmission, que seuls les Tredegar Iron Works de Virginie étaient capables de corriger. Il fallait cependant construire un wagon spécifique pour le transporter par rail. Une fois remis en état, l'arbre de transmission mit près d'un mois pour parcourir la distance qui séparait Richmond de La Nouvelle-Orléans et la pièce n'y arriva que quelques jours avant l'attaque ennemie. Faute d'avoir de temps pour replacer l'arbre sur le *Mississippi*, son équipage le saborda pour que la flotte ennemie ne puisse pas le récupérer⁴⁵. Quand, en 1862, l'armée fédérale investit les chantiers navals de Nashville et de Memphis (Tennessee), ils y trouvèrent les carcasses de huit cuirassés et de cinq steamers en bois. Les Confédérés les incendièrent parce que ni la *Central Alabama RR* ni la *Nashville & Chattanooga RR* ne disposaient de matériel roulant adapté au transport de ces bâtiments et de leur machinerie⁴⁶.

En mai 1863, la demande de rachat, par la Marine, d'une partie des rails de la *Florida RR*, engendre un conflit d'intérêt qui nuira au lancement du cuirassé *Muscogee*. Le gouverneur de Floride, John Milton, accède d'autant plus volontiers à la requête de Mallory, que le cuirassé en question se trouvait en chantier à Columbus, dans le nord de son Etat. Intervient alors le sénateur floridien David Yulee qui s'inscrit en faux contre l'accord de son gouverneur. En tant qu'actionnaire majoritaire de la *Florida RR*, Yulee n'entendait pas perdre de l'argent dans cette directive qui estropiait sa ligne. Le contentieux traîna devant les tribunaux et se solda tout de même par la saisie des rails initialement demandés. Le *Muscogee* sera prêt trop tard et son équipage le sabordera en avril 1865⁴⁷. En mars 1864, en Caroline du Nord, l'officier chargé de superviser la construction du cuirassé *Neuse* mentionne dans son rapport : « *Il n'est pas encore à flot. Sa première couche de blindage est terminée et la seconde est à peine entamée. Nous avons suspendu les travaux parce que le chargement de fer que nous attendons stagne à Wilmington, faute de moyen de transport* ». Lorsque le secrétaire à la Marine fait part de ses inquiétudes à son collègue de la Guerre, le commissaire en chef de l'Équipement lui répond : « *L'approvisionnement de nos troupes en campagne requiert toutes nos lignes*⁴⁸ ». Plus la Marine prenait des rails aux chemins de fer, moins ceux-ci se trouvaient en mesure de véhiculer rapidement les fournitures nécessaires au lancement de navires.

Globalement, les ressources vivrières de la Confédération auraient dû suffire à sa population, mais la précarité de ses moyens de transport et surtout la pénurie de sel empêchèrent son gouvernement de les faire circuler⁴⁹. En mai 1863, par exemple, le surintendant de la *Richmond & Danville RR* répond au département de la Guerre que le transport de 600 chevaux pour Lee nécessitera la suspension temporaire du ravitaillement de la capitale. En avril de la même année, les carences du réseau ferroviaire privent le gouvernement des 2.500 tonnes de bacon que le gouverneur de l'Alabama lui proposait pour la Virginie. Le délabrement de l'infrastructure ferroviaire dans cette région se vérifie le mois suivant. Au début de l'année 1864, alors que la famine tenaillait Richmond, quarante tonnes de patates douces se gâtaient dans des

⁴⁵ O.R. vol. VI : pp. 626-27.

⁴⁶ Still, *Shipbuilding*, pp. 33-34.

⁴⁷ Ibid, pp. 51-52 ; Johns J.E., *Florida during the Civil War*, Gainesville, 1963, pp. 138-39.

⁴⁸ Still, *Shipbuilding*, p. 77.

⁴⁹ *Salt as a Factor in the Confederacy*, de E. Lonn, constitue l'ouvrage de référence en la matière.

entrepôts entre Richmond et Wilmington parce qu'il n'y avait plus assez de locomotives en état de fonctionner⁵⁰. La gabegie qui résultait de la déstructuration des chemins de fer confédérés pénalisa les mouvements de ses armées pendant toute la durée de la guerre et joua fréquemment dans le sens des opérations de l'ennemi.

Les chemins de fer dans les opérations militaires

L'ENCERCLEMENT DE VICKSBURG

Vicksburg occupait une position-clé sur le fleuve Mississippi. D'abord parce qu'elle en déniait l'emprise aux flottes ennemies en aval et en amont de sa position, ensuite parce qu'elle couvrait une large zone de communication entre l'Est et le Trans-Mississippi. La campagne de Grant contre cette forteresse débute en octobre 1862, mais ce qui nous intéresse se déroule en avril 1863. Après avoir plusieurs fois raté son encerclement de Vicksburg par l'intérieur, Grant décide de contourner la place en transférant ses troupes sur la rive occidentale du fleuve, loin des canons adverses. Sur ces entrefaites, les Confédérés avaient terminé la liaison ferroviaire entre Selma et Meridian. Celle-ci assurait à la redoute confédérée une excellente communication avec l'Est, que renforçait la position de la *Mobile & Ohio RR* et de la *New Orleans & Jackson RR*. Ces deux lignes traversaient longitudinalement l'Etat du Mississippi. La faiblesse de Vicksburg résidait dans la ligne à voie unique qui la reliait à Jackson car c'était la seule qui pouvait lui apporter un soutien militaire de l'Est. Pour isoler la redoute confédérée et lui cacher sa manœuvre d'enveloppement, Grant ordonne au colonel Benjamin Grierson de saboter les voies ferrées connectant la place. Partant de Grand Junction (Tennessee), Grierson détruit d'abord plusieurs tronçons de la *Mobile & Ohio RR*, puis quelques segments de la *Southern Mississippi RR* entre Jackson et Meridian. Poursuivant son raid, il rompt la *New Orleans & Jackson RR* au-dessous de Vicksburg avant de rejoindre une autre armée fédérale à Baton-Rouge. Entre le 17 avril et le 2 mai 1863, pendant que Grant se déployait au sud de Vicksburg, Grierson avait temporairement sevré la place de ses communications ferroviaires. La maintenance confédérée n'avait ni les hommes ni le matériel pour remettre leurs voies en état dans des délais raisonnables. Sur ces entrefaites, le général Joseph E. Johnston marchait sur Vicksburg pour prendre Grant en étau entre la garnison de Pemberton et les 24.000 hommes qu'il emmenait en renfort.

Après avoir retraversé le fleuve Mississippi en aval de Vicksburg, Grant et ses 44.000 vétérans entament un mouvement ascendant vers la place forte rebelle. Sachant que Johnston arrivait à son secours par le chemin de fer qui le reliait à la ville de Jackson, Pemberton sort de ses retranchements avec 29.000 hommes. Grant opte alors pour la tactique napoléonienne : user de son plus grand nombre pour battre Johnston avant de se retourner contre les troupes de Pemberton. Mais pourquoi les 24.000 soldats de Johnston n'avaient-ils pas entre-temps effectué leur jonction avec la garnison ? D'abord parce que la rupture du tronçon reliant Vicksburg à Jackson les en empêche. Ensuite parce que la compagnie ferroviaire utilisée par Johnston ne possédait pas assez de matériel roulant pour embarquer son artillerie et qu'il n'osait pas s'aventurer en rase campagne sans celle-ci. En deux jours, l'habileté de Grant et la décrépitude ferroviaire sudiste eurent raison de la dernière position-clé des Confédérés dans l'Ouest. Le 14 mai

⁵⁰ O.R. vol. LI : pp. 903, 942 ; Jones, *Clerk's Diary*, vol. II, p. 191 ; Bradlee, *Confederate Railroads*, pp. 251, 254.

1863, Grant détache environ 30.000 hommes (deux de ses trois corps) soutenus par une forte artillerie sur les positions de Johnston qui évacue Jacksonville et rebrousse chemin. Le lendemain, les trois corps fédéraux se regroupent pour attaquer les troupes de Pemberton à Champion's Hill. Défaits, les Rebelles se retranchent dans Vicksburg qu'ils rendront, le 4 juillet 1863, à l'issue d'un siège meurtrier⁵¹.

LE « PRINTEMPS » DE CHANCELLORSVILLE

Le 4 mai 1863, en Virginie, Lee remportait à Chancellorsville une extraordinaire victoire tactique qui l'encouragea à envahir la Pennsylvanie, quelque deux mois plus tard. Cependant, les chemins de fer de Virginie avaient failli transformer le « soleil de Chancellorsville » en une tourmente encore plus sinistre que celle de Gettysburg. En janvier 1863, les forces de Lee campaient près de Fredericksburg (Virginie). La *Richmond, Fredericksburg & Potomac RR* leur assurait en principe une excellente ligne d'approvisionnement depuis la Caroline du Nord. Toutefois, la vétusté des trains de cette compagnie n'offrait pas aux soldats un approvisionnement aussi régulier que celui auquel ils étaient en droit de s'attendre. Vers la mi-janvier, Lee avait dû réduire leurs rations et même celles des chevaux. En fait, la ligne en question n'était pas seule en cause. La véritable problématique consistait surtout en l'absence d'un superviseur habilité à coordonner les activités de cette ligne avec celles de la *Wilmington & Weldon RR* et de la *Danville & Greensboro RR*. Le 25 janvier, Lee écrit au président Davis. « *Si nous ne recevons pas régulièrement des vivres, l'efficacité de l'armée se réduira à quelques milliers d'hommes alors qu'elle est déjà numériquement inférieure à celle de l'adversaire. S'il y a des provisions à Richmond, je pense qu'une reprise en main des chemins de fer peut nous les faire amener. Nous pourrions nous épargner les grands retards que subissent les convois si leurs agents faisaient preuve d'un peu plus de zèle et d'énergie*⁵² ».

Février apporta son cortège de pluies, de neige et de restrictions alimentaires. Affamant les hommes, le chemin de fer ne parvenait même plus à livrer assez de grain et de fourrage aux montures. Les chevaux de la cavalerie, squelettiques, paissaient où persistait un peu d'herbe. Quant à ceux de l'artillerie, ils n'avaient même plus la force de tracter une pièce légère. Pour les sauver, Lee les envoya assez loin au sud de ses positions. Pendant ce temps, nu-pieds, privée de tenues d'hiver, la troupe grelottait en se demandant ce que leur réservaient les ballons d'observation nordistes qui les narguaient depuis leur base toute proche. Les vivres ne manquaient pas, mais elles pourrissaient sous les intempéries et dans de mauvais entrepôts. William Wadley, que le secrétaire à la Guerre avait chargé de coordonner le trafic ferroviaire virginien, ne parvenait pas à faire bouger les choses. Les artères ferroviaires qui reliaient Richmond aux forces de Virginie semblaient sclérosées. Apprenant entre-temps que l'approvisionnement abondait à Atlanta, Lee suggère au secrétaire à la Guerre d'y envoyer des agents du Bureau des Subsistances pour en ramener d'urgence. L'échec de cette démarche inquiète d'autant plus Lee, qu'en face de lui s'accumulait une armée plus puissante que jamais alors que la sienne s'amenuisait quotidiennement⁵³.

⁵¹ Boatner M.M., *Civil War Dictionary*, New York, 1969, pp. 871-76 ; Turner, *Victory Rode the Rails*, pp. 257-61 ; *Opposing Forces in the Vicksburg Campaign*, in Buel & Underwood, « Battles & Leaders of the Civil War », vol. III, p. 550.

⁵² O.R. S. 3, vol. XVIII : pp. 784, 873 ; vol. XXI, p. 1110.

⁵³ Ibid, vol. XXI-2 : p. 612 ; vol. XXV-2 : pp. 610-11, 730.

En mars 1863, James Seddon, le dernier secrétaire à la Guerre en date, admet enfin que l'Armée de Virginie devait son dénuement aux dysfonctionnements ferroviaires. Pourtant, celle-ci n'aurait pas pu choisir un meilleur endroit pour recevoir son ravitaillement. Alors, Lee et Seddon en appelèrent au commissaire général aux Subsistances, l'acariâtre Northrop, pour le forcer à réagir. Le triste sire n'aimait pas être bousculé et, comme il se savait protégé par le Président, il ne fit rien pour améliorer les choses. La situation devenait surréaliste : les troupes de Lee crevaient de faim à côté d'une excellente communication ferroviaire à l'extrémité de laquelle s'avaient les denrées que personne ne voulait ou ne pouvait prendre en charge. Lee sort alors de ses gonds. Il expédie un ultime message disant que son armée est réduite à 113 grammes de bacon, 500 grammes de farine et 4,5 kilos de riz par tranche de cent hommes, tous les trois jours. « *Cela peut les maintenir en vie tant qu'ils ne font rien, mais ils s'effondreront dès qu'ils entreront en action*⁵⁴ ». Avec l'arrivée du printemps et la décantation des problèmes ferroviaires, les hommes et les chevaux de Lee reprirent peu à peu des forces. Elles en reprirent en tout cas suffisamment pour infliger, à l'armée yankee du Potomac, sa défaite la plus cuisante et la plus humiliante.

LA CAMPAGNE DE BRAGG EN KENTUCKY

En avril 1862, après leur défaite à Shiloh (Tennessee) les Confédérés se replient sur Corinth (Mississippi). Le 29 mai, l'immense pression qu'exercent les forces fédérales du général Henry Halleck les contraint à évacuer la place. Contre toute attente, celui-ci ne les poursuit pas et consolide ses propres positions. Plutôt que de profiter de sa supériorité numérique Halleck scinde ses troupes en deux armées distinctes : celle du Mississippi de William Rosecrans et celle de l'Ohio de Don Carlos Buell. A la première, il ordonne de marcher sur Vicksburg (Mississippi) et, à la seconde, de s'installer à Chattanooga (Tennessee). Buell progresse lentement parce que Halleck l'oblige à réparer et à préserver la *Memphis & Charleston RR* au fil de son avance. Cependant, les raids de la cavalerie rebelle sur cette voie ferrée interrompent constamment sa marche vers Chattanooga. Depuis Tupelo (Mississippi), où des renforts portent son Armée du Tennessee à 66.000 hommes, le général confédéré Braxton Bragg observe la lenteur de l'armée de Buell. Celle-ci lui inspire un plan audacieux. Il envisage de laisser un cordon de troupes devant elle pendant qu'il effectuera un vaste mouvement circulaire par le sud pour arriver le premier à Chattanooga. Une fois maître de cette place, il comptait marcher sur Louisville (Kentucky). Cette manœuvre impliquait de contourner et de dépasser la seule force fédérale capable d'entraver son invasion. Ce plan exigeait une remarquable synergie entre les troupes de Bragg et les chemins de fer du Mississippi, de l'Alabama et de la Géorgie.

Le 21 juillet 1862, laissant une couverture de 16.000 hommes sous le général Price à Tupelo (nord Mississippi) et 16.000 hommes à Vicksburg, sous le commandement d'Earl Van Dorn, Bragg embarque son infanterie sur la *Mobile & Ohio RR* en direction de Mobile (Alabama)⁵⁵. Dans le même temps, sa cavalerie, son artillerie et son train se dirigent directement vers l'Est. A Mobile, l'infanterie ne débarque que le temps de rembarquer dans les wagons de l'*Alabama & Florida RR* qui l'attendaient à Tensas Station pour la conduire à Montgomery. Les fantassins changent une fois de plus de trains dans cette ville car l'écartement des rails de la ligne qui les mène à Atlanta est

⁵⁴ Ibid, vol. XXV-2 : pp. 612, 693, 730.

⁵⁵ Catton B., *Terrible Swift Sword*, New York, 1963, p. 362.

différent de celle qu'ils viennent d'emprunter. La route d'Atlanta est longue et surtout très lente car les poussives locomotives de la *Western Atlantic RR* tirent des convois qui dépassent leur puissance motrice ordinaire. Le 15 août 1862, Bragg écrit au général Kirby Smith, avec qui il doit opérer sa jonction, « *Mon infanterie est sur place, l'artillerie arrive et mon train la suit* ». L'essentiel était fait. Pour la première fois, l'excellente synchronisation de plusieurs compagnies ferroviaires de trois Etats différents plaçait un général confédéré en position de défaire un adversaire plus nombreux. Malheureusement pour le Sud, Bragg n'était pas à la hauteur des moyens mis à sa disposition. Des lenteurs et une erreur tactique de sa part lui firent perdre tout le bénéfice de la collaboration des voies ferrées⁵⁶. L'ennemi eut le temps de concentrer de nouvelles troupes à Louisville (Kentucky) et de repousser Bragg à la bataille de Perryville. L'histoire n'est pas rancunière et c'est encore pour le général Bragg que les chemins de fer confédérés exécutèrent leur second et dernier grand transfert de troupes.

LES VOIES FERREES DE CHICKAMAUGA

Automne 1863, le désastre de Gettysburg, en Pennsylvanie, avait découragé Lee de s'aventurer encore sur le sol adverse. Le haut commandement confédéré admit du reste que le coût de cette défaite brisait tout espoir de gagner la guerre sur ce théâtre opérationnel. Une autre perspective se profilait à lui. L'armée fédérale de Rosecrans tenait Chattanooga et se préparait à envahir la Géorgie. En termes de stratégie, l'Armée du Tennessee de Braxton Bragg se trouvait en position d'écraser Rosecrans et d'effectuer une percée capable d'influencer le cours de la guerre si Richmond lui expédiait discrètement des renforts. Lee se trouvait en mesure de détacher un de ses corps à Chattanooga sans que l'ennemi ne s'en doute. Ce corps devait suivre un itinéraire qui passait par Lynchburg (Virginie) puis bifurquait vers la vallée du Tennessee en empruntant la *Virginia & Tennessee RR* via Salem, Wytheville et Knoxville. De sa position à Chattanooga, Bragg pouvait ravitailler ses forces par la *Western & Atlantic RR*, une excellente et directe ligne de communication avec Atlanta. Le premier corps de Lee, celui de Longstreet, s'engouffrait dans des trains tandis que les troupes du général Johnston, stationnées en Mississippi, depuis la chute de Vicksburg, prenaient elles aussi la route de Chattanooga.

C'est à Lawton, le commissaire à l'Équipement, qu'échut la mission d'organiser le périple de 750 kilomètres qui attendait le corps de Longstreet. Peu féru en cette matière, Lawton compliqua les choses et, quand elles commencèrent à se démêler, il apprit que Knoxville venait de tomber aux mains de l'ennemi. Or, cette place était une étape figurant sur l'itinéraire de Longstreet. Comme cette campagne était trop engagée pour y renoncer, Lawton se débrouilla pour en modifier le parcours. Il élaborait un nouveau circuit dont les méandres révèlent à quel point l'absence de voies ferrées axées d'Est en Ouest déforçait la stratégie offensive de la Confédération. En effet, Longstreet dut revenir sur Richmond, descendre sur Wilmington par les *Petersburg & Weldon RR* et *Wilmington & Weldon RR* puis emprunter les lignes des *Wilmington & Manchester RR* et *North Eastern RR* jusqu'à Charleston. De là, les *South Carolina RR* et *Georgia RR* le menèrent à Atlanta via Augusta et Decatur. Ce trajet couvrait une distance d'environ 1.400 kilomètres et exigeait le concours de dix compagnies utilisant des voies différentes.

⁵⁶ Ibid, vol. XVI-2 : pp. 198, 729, 731 ; Boatner, *Dictionary*, pp. 79-80, 176 ; Turner, *Victory Rode the Rails*, pp. 178-82.

Le premier contingent de Longstreet embarqua le 9 septembre 1863 sur les toits et dans les wagons de la *Virginia Central RR*. D'autres convois le suivirent à brefs intervalles. Deux divisions d'infanterie et un bataillon d'artillerie s'aventurèrent ainsi dans cette nouvelle épopée ferroviaire. Le 19 septembre, à trois heures de l'après-midi, les premiers éléments de Longstreet débarquèrent dans une gare inconnue : Catoosa Platform, entre Dalton et Chattanooga. La bataille avait déjà commencé. Longstreet chercha Bragg et ne le trouva que vers dix heures du soir, endormi dans une ambulance. Quand les combats reprurent, le lendemain dans la matinée, cinq des dix brigades de Longstreet entrèrent en action. Ce furent les seules qui participèrent à cette victoire confédérée. Les autres brigades ainsi que l'artillerie ne les rejoignirent que quelques jours plus tard. La faute n'en incombait pas aux chemins de fer mais à Bragg. Celui-ci attaqua plus tôt que prévu à la suite d'une mauvaise interprétation d'une manœuvre de son adversaire. D'après le journal tenu par le colonel Alexander, son bataillon d'artillerie parcourut 1.270 kilomètres en sept jours, de Petersburg (Virginie) à Ringgold (Géorgie). Ce succès, considérable s'il était bien exploité, pouvait contrebalancer le désastre de Gettysburg. Le démantèlement de l'armée de Rosecrans ouvrait le Kentucky, l'Indiana et l'Ohio à la poussée rebelle. Réfractaire à tout conseil, Bragg refusa d'écouter ses chefs de corps qui l'exhortaient à poursuivre les forces ennemies qui refluaient en désordre sur Chattanooga. Il s'ensuivit un long siège dont l'issue vit un total retournement de la situation grâce à la plus grande opération ferroviaire de la guerre⁵⁷.

LA « CHEVAUCHEE FANTASTIQUE » VERS CHATTANOOGA

Dès le début du conflit, le gouvernement nordiste se démarque de son homologue sudiste en comprenant immédiatement le rôle vital que tiendraient les chemins de fer dans leurs futures opérations. En février 1862, le Congrès fédéral habilitait le président Lincoln à prendre possession d'une compagnie ferroviaire lorsqu'il le jugeait nécessaire. En tant que secrétaire à la Guerre, Edwin Stanton assumait les prérogatives présidentielles pour toutes les décisions relatives aux opérations militaires, en ce compris les transports de troupes. Stanton désigna aussitôt un surintendant à ce qui devenait désormais le Bureau des Chemins de fer militaires. David McCallum était un spécialiste de la question et il avait les moyens de ses objectifs. La politique fédérale en matière de chemins de fer tenait en peu de mots. Aussi longtemps qu'une compagnie opérait sans préjudicier à une campagne en cours, l'armée s'abstenait d'intervenir dans son administration. Dans le cas contraire, l'armée prenait le contrôle de son matériel et de son personnel. Par ailleurs, et les événements le prouveront, le gouvernement fédéral ne lésina jamais sur les moyens, humains et financiers, pour secourir une compagnie mise en difficulté du fait de l'ennemi.

Il fallait encore que l'Union dispose de militaires jonglant avec la technique ferroviaire pour réaliser, voire devancer les projets que son haut quartier général cogitait loin des réalités du terrain. Il y en eut quelques-uns et de toute évidence assez, mais Herman Haupt en fut sans conteste le plus remarquable. Malgré ses nombreux succès, Haupt démissionna avant la fin du conflit pour des motifs personnels. Toutefois, il laissa à ses successeurs un héritage technique qu'ils appliquèrent avec autant de talent

⁵⁷ Boatner, *Dictionary*, pp. 149-53 ; Turner, *Victory Rode the Rails*, pp. 283-86 ; Alexander E.P., *Memoirs of a Confederate*, New York, 1907, p. 449 ; Sorrel, *Recollections of a Confederate Staff Officer*, New York, 1905, pp. 189, 192.

que leur formateur. Le corps des Chemins de fer militaires, dont Haupt fut le fondateur, disposait désormais d'une panoplie de gadgets sophistiqués. Parmi les plus notoires et ceux qui servirent le plus, on pourrait citer un pont démontable et des wagons de chemin de fer conçus pour en transporter les éléments. Parlons aussi des gros chalands capables de supporter huit wagons chargés à ras bord, que les sapeurs utilisaient pour traverser les rivières dont l'ennemi avait incendié les ponts. Haupt fit preuve d'une aussi grande ingéniosité dans l'art de détruire le matériel adverse. Il conçut une mine si puissante qu'il suffisait à un seul cavalier de la placer contre un pont pour en détruire l'ensemble. Il enseigna à ses hommes comment mettre définitivement hors d'usage les rails de l'adversaire et comment récupérer ceux qu'il avait tordus sous l'effet du feu. Ces méthodes et ce matériel ne s'improvisaient pas sur le tas. Haupt les imaginait dans le détail puis les soumettait à des tests répétés durant les périodes d'accalmie. La population sudiste avait du reste coutume de dire que son armée prenait plus de temps pour saboter un ouvrage d'art, que le personnel d'Herman Haupt pour le remettre en état⁵⁸. En plus du support logistique qu'il apporta aux troupes unionistes les méthodes de Haupt donnèrent à Washington les moyens de transformer une catastrophe en une magistrale victoire.

A l'issue de la bataille de Chickamauga, l'armée de Rosecrans, défaite, se retrouva encerclée dans Chattanooga. Le siège ne devait pas s'éterniser car, sans l'apport de nombreux renforts, les assiégés se rendraient faute de vivres. Le cas échéant, ce n'était pas seulement une puissante armée que perdrait l'Union, mais aussi et surtout la maîtrise des ressources du Tennessee qu'elle avait eu tant de mal à contrôler. En outre, la reddition de cette armée restituait le Kentucky aux Confédérés et leur ouvrait la route de Cincinnati (Ohio). Cependant, l'acheminement d'une telle force depuis l'Est demandait d'immenses préparatifs et beaucoup de temps. Quand le secrétaire à la Guerre Stanton apprend la défaite de Rosecrans à Chickamauga, il réunit sur-le-champ un conseil de guerre incluant Lincoln, le secrétaire d'Etat Seward, le secrétaire au Trésor Chase et le général Halleck, commandant en chef de leurs armées. D'emblée, Stanton leur expose la gravité de la situation. Opérant dans l'Ouest, l'armée de Sherman était trop éloignée pour intervenir à temps. Quant à celle de Burnside, à Knoxville, elle ne pouvait pas quitter la place sans abandonner le Tennessee oriental et la Virginie occidentale. Stanton enchaîne alors brusquement en affirmant son intention de prélever 30.000 hommes dans les effectifs de l'Est pour les expédier en cinq jours sur le front de Chattanooga. Les yeux du général Halleck se révoltèrent. Cet officier de la vieille école se trouvait dans l'incapacité mentale d'imaginer, ne fût-ce qu'un instant, un tel mouvement de troupes et de matériel en si peu de temps. C'était oublier que le regard fouineur de Stanton dissimulait un homme d'affaires rompu à l'usage des voies ferrées. Lincoln lui-même, qui se croyait obligé de lâcher une vanne à chaque instant critique, paria que le regroupement des 30.000 hommes aux abords de Washington prendrait à lui seul plus de cinq jours. Avec le support de Seward et malgré le scepticisme des autres, Stanton obtint le détachement des 11^e et 12^e corps de l'Armée du Potomac.

Le dernier de ces intervenants avait à peine refermé la porte derrière lui que le télégramme fédéral crépita dans toutes les directions. Servant de quartier général à l'ensemble de l'opération, le bureau personnel de Stanton reçut et expédia des ordres à tous les officiels des chemins de fer, aux commandants de corps concernés et à l'intendant général de l'armée. Un staff d'officiers triés sur le volet entreprit alors de coordonner toutes les composantes du plus grand et du plus rapide transfert de troupes

⁵⁸ Haupt H., *Reminiscences*, publication à compte d'auteur, 1901 ; Turner, *Victory Rode the Rails*, pp. 310-12.

jusqu'à-là connu dans l'histoire américaine. Ils bloquèrent les horaires des lignes ferroviaires réquisitionnées et en imposèrent de nouveaux qu'ils calculèrent avec précision en fonction du nombre et de la longueur des convois qui devaient se relayer. Dans le même temps, d'autres officiers prévoyaient des points d'approvisionnement pour la troupe et les locomotives. Ils ne laissèrent rien au hasard. Le 25 septembre au matin, c'est-à-dire moins de 48 heures après le message de détresse provenant de Chattanooga, deux trains comprenant 55 voitures remplies de soldats et de canons quittaient Washington.

Le 27 septembre, à neuf heures du matin, Lincoln avait perdu son pari. Vingt-sept trains contenant 12.600 hommes, 33 wagons d'artillerie et 21 wagons de chevaux suivaient les précédents dans leur folle course vers Bridgeport (Alabama), via Cincinnati, Louisville et Nashville. Afin de ne pas perdre du temps dans des malentendus et des querelles de susceptibilité, Stanton ordonna à ses généraux d'obtempérer sans discussion aux injonctions des officiers du chemin de fer, même s'ils étaient de grade inférieur. Le 29 septembre, le dernier train militaire sortait de la capitale. En onze jours, 25.000 hommes, dix batteries d'artillerie avec leurs chevaux et cent wagons à bagages parcoururent 1.800 kilomètres sans accuser le moindre retard sur l'horaire défini par le staff de Stanton. Une seconde vague de trains les suivit avec un millier de chevaux et mules, la réserve d'artillerie et les impedimenta nécessaires à une armée en campagne. Lorsque cet incroyable transfert prit fin, l'armée restitua le matériel roulant à leurs compagnies et celles-ci reprirent leur trafic normal. Cet apport de troupes et de matériel renversa la vapeur à Chattanooga. L'armée de Bragg, qui assiégeait la place, ne vit rien venir. En outre, se croyant à l'abri d'une mauvaise surprise, Bragg avait cru opportun d'expédier un de ses corps sur Knoxville. Attaquée par un ennemi qui le surpassait en nombre et en matériel, l'armée rebelle subit à Chattanooga un revers qui faillit virer à sa complète annihilation⁵⁹.

L'empirisme qui essaya de ralentir la désintégration du système ferroviaire confédéré ne réussit qu'à postposer la mort annoncée de son gouvernement. Seul un plan d'ensemble visant à une totale symbiose entre son armée et ses chemins de fer aurait pu améliorer leur fonctionnement, même s'il leur était impossible de rivaliser avec ceux du Nord. Une telle symbiose devait participer d'une parfaite compréhension de l'importance des chemins de fer. Dans son « *Victory Rode the Rails* », George Turner s'est demandé si leur fonctionnement aurait été plus satisfaisant dans l'hypothèse où le Congrès aurait adopté une loi soumettant les chemins de fer à l'autorité d'un expert en la matière, comme ce fut le cas dans le Nord. D'après l'auteur, les preuves démontrent en abondance que, par son tempérament, sa disposition et ses capacités, le gouvernement confédéré n'était pas préparé à mener cette entreprise à bien. A chaque reprise, il manifesta son incompetence dans le domaine de l'industrie, sa méconnaissance des problèmes techniques ferroviaires et son inaptitude à les résoudre. Les réactions et des décisions prises par les politiciens et par certains généraux confédérés prouvent que ces anciens barons cotonniers étaient des dinosaures hermétiques à l'ère industrielle qui s'imposait à eux⁶⁰.

⁵⁹ Boatner, *Dictionary*, pp. 141-47 ; Turner, *Victory Rode the Rails*, pp. 288-94.

⁶⁰ Ibid, p. 244.